# Sahara Reise 1989

## Abenteuer in Algerien

Ueli Leardi

# Vorwort

Die in der Folge dokumentierte, war meine erste Reise in die Sahara. Ich hatte zu der Zeit ziemlich viele Ferientage akkumuliert und so war es ein verlockendes Projekt, zusammen mit zwei Freunden aus dem Swiss Safari Rally Team nach Algerien zu reisen. Es sollte nicht meine letzte Tour in die Wüste werden. Seither war ich fast jedes Jahr mindestens ein Mal in Nordafrika, sei es als Teilnehmer einer Rallye mit dem Motorrad oder im Auto oder auf einer Ferienreise mit Freunden.

Billy unterstützte Rolf und mich auf den Motorrädern mit seinem Auto. Er schleppte das ganze Gepäck, die Ausrüstung, Treibstoff für Mensch und Maschine. Es hatte zuvor schon mal zwei Motorradfahrer in dieser Weise begleitet, damals aber quer durch den Kontinent bis nach Kapstadt. Wir Töfffahrer konnten so das Geländefahren voll geniessen,

denn wir mussten ja kein Gepäck, ja nicht einmal einen grossen Tank mitschleppen.

Eine Reise in die Tiefen der Sahara war zu dieser Zeit noch ein echtes Abenteuer mit vielen Unbekannten und einer Infrastruktur die uns immer wieder Einschränkte und zu Kompromissen zwang. Die Sicherheitslage in Algerien war dazumal völlig unproblematisch und abenteuerliche Reisen bei den Mitteleuropäern recht beliebt. Eine grosse Herausforderung war die Navigation auf den Pisten des Südens, da diese oft nur kaum sichtbare Fahrspuren auf einer Breite von bis zu mehreren Kilometern waren. Markierungen und Wegweiser waren eine Ausnahme und oft wurde aufgrund des sich bildenden Wellblechs die befahrene Strecke immer weiter neben die offizielle Routenführung verlegt.

Auch die Verpflegung und die Wasservorräte mussten auf den langen, einsamen Routen sorgfältig geplant werden. Um eine entsprechende Abwechslung des Menüplans welche unseren Erwartungen genügte zu befriedigen, musste auf das Angebot von unverderblichen Lebensmittel

aus der Schweiz zugegriffen werden. Die Versorgung mit frischen Lebensmitteln in den Ortschaften unterwegs war meist beschränkt und zum Teil schlicht nicht vorhanden. Da wir damals auch noch keine Kühlmöglichkeit an Bord hatten, mussten wir auf Frischfleisch fast gänzlich verzichten, aber die Art und Weise wie das Fleisch auf dem Markt zum Verkauf angeboten wurde entsprach eh nicht unserem Empfinden von Qualität und Hygiene.

Auch die Versorgung mit Treibstoffen funktionierte oft nicht. Immer wieder kam es zu Lieferverzögerungen wenn ein Tanker eine Panne hatte und die Tankstellen keinen Sprit mehr hatten. Da hiess es warten…

Das folgende Reisetagebuch habe ich während der Reise von Hand geschrieben in einem Buch festgehalten und nun, über dreissig Jahre später in die digitale Welt überführt. Ich hoffe die Geschichte vermittelt einen Eindruck davon, wie reisen in abgelegene Regionen der Sahara damals erlebt wurden.

Viel Spass beim Lesen und dem Schmökern in der Vergangenheit

Ueli

# Übersichtskarte

# Reisetagebuch

## Samstag 11. November 1989

**Aarau – Genua Fährhafen, 450 Km**

Pünktlich um 7 Uhr holte mich Billy mit dem Auto ab. Schon am Vortag hatten wir das Fahrzeug bis zum geht nicht mehr beladen. Wir bauten die beiden Räder aus, damit auch die beiden Motorräder auf der Ladebrücke des Hilux noch Platz fanden. Ein grosser Teil der restlichen Ausrüstung fand auf dem Dachträger Platz. Dadurch konnten sich Rolf und ich die 450 km Autobahn nach Genua sparen und auch die Fährenpassage fiel entsprechend günstiger aus. Nachdem wir noch Rolf in Staffelbach abgeholt hatten, ging es gegen Süden. Für mich war es ein wenig eng auf dem improvisierten Platz zwischen den Sitzen, aber immer noch besser als mit dem Töff bei der kühlen Witterung zu fahren.

Nach kurzem Aufenthalt in *Biasca* bei meinen Verwandten ging es weiter bis zur letzten Autobahnraststätte in der Schweiz in welcher wir noch einen letzten „einheimischen“ Kaffee und *Gipfeli* genossen. An der italienischen Grenze schaute uns der Zöllner, ob unserer Ladung, zwar etwas verblüfft an, winkte uns dann aber mit einem ungläubigen Lächeln anstandslos durch.

Kurz nach Mailand wurde unsere Fahrt durch dichten Nebel stark behindert. Bleifuss, Nebel und die kalte Witterung führten beim Anstieg in die Berge zu einer Vergaservereisung. Viel zu fettes Gemisch und dadurch Leistungsabfall waren die Symptome. Nach kurzer Rast auf einem Parkplatz erledigte sich das Problem von selbst, die Motorenwärme taute das gebildete Eis schnell wieder auf. Kurz vor 2 Uhr kamen wir am Hafen von Genua an. Obschon es noch mehr als drei Stunden bis zur fahrplanmässigen Abfahrt dauerte, war der Parkplatz fast voll. Voll ausgerüstete Wüstenfahrer, Autoschieber mit ihren feinen Mercedes aber auch rostige Peugeots und vor allem Nordafrikaner auf dem Weg nach Hause, warteten dichtgedrängt auf das Verladen. Bis dass die Federn

krachten, standen die Autos beladen in den Reihen. Bis hin zu kompletten Polstergruppen und Kühlschränken war alles abenteuerlich festgezurrt auf den Autodächern zu sehen. Wir mit unserer Bagage passten da ganz gut dazu.

Schon hier in Genua mussten die ersten Formulare für die Einreise in Tunesien ausgefüllt und von den tunesischen Grenzbeamten abgestempelt werden. Die Zeit verging wie im Fluge. Hier im Hafen trafen wir auch schon auf die ersten Bekannten. Auch Peter Hinterreiter mit einer Reisegruppe stand zusammen mit seinem Lastwagen *„Colossos“* bereit zum Verladen, ihn kennen wir von Seiten des Swiss Safari Rallye Team.

Mit zweistündiger Verspätung legte die „Habib“[1] endlich ab. Nachdem wir die Kabine bezogen hatten, traf man sich zum Aperitif in der Bar. Das Nachtessen ist, wie die ganze Verpflegung, im 1. Klasse Preis inbegriffen. Die Bedienung, wie auch das Essen selbst, waren sehr gut und wir genossen den kleinen Luxus ein letztes Mal für einige Wochen. Müde von der Anreise und dem ganzen *„Gschtürm“* im Hafen, begaben wir uns nach einige Gutnachtschlücklein zu Bett.

# Sonntag 12. November 1989

**Fähre -> Tunis – Beja, ca. 100 km**

Wir schliefen bis gegen 9 Uhr und gingen gleich nach dem Aufstehen zum Morgenessen. In den Stunden danach hatten wir bei strahlendem Sonnenschein immer Sichtkontakt mit Sardinien. Der Nachmittag war geprägt vom Anstehen für die Erledigung der zweiten Portion Formalitäten für die Einreise. Im Prinzip wollte man das was wir in Genua schon aufgeschrieben hatten, halt noch einmal wissen. Anstatt eine Kopie durch ein Kohlepapier[2] zu machen, füllte man halt ein zweites Formular aus. Peter hatte anerboten, ihn mit seiner Gruppe zu begleiten. Da wir

[1] Die „Habib“ war damals noch eine moderne Fähre und bekannt für ihren Komfort und den guten Service. Innert weniger Jahre veraltete und verlotterte das Schiff aber, sodass man danach froh war wenn man auf eine der neueren Fähren gebucht wurde.

[2] Kohlepapier legte man früher zwischen zwei Papierseiten um eine Kopie auf das untere Blatt zu prägen.

nach der Ankunft in Tunesien sowieso noch keine genauen Pläne hatten, nahmen wir das Angebot gerne an.

Mit dreistündiger Verspätung kamen wir in Tunis an. Als erstes mussten wir durch die Personenkontrolle. Nach einer Stunde anstehen waren wir erstmal eines der ausgefüllten Formulare los. Danach standen wir längere Zeit in einer Kolonne bis wir merkten, dass man einen Zollbeamten höflich zum Fahrzeug locken musste, damit er bitte seine Kontrolle durchführen würde. Nachdem wir noch eine Ladeliste unseres Fahrzeugs, in doppelter Ausführung natürlich, erstellt hatten, fanden wir auch endlich einen willigen Beamten. Die eigentliche Kontrolle war dann in wenigen Minuten erledigt. Von den zwei geladenen Töff waren nur die Scheinwerfer zu sehen, was der Zöllner unheimlich lustig fand. Die Ladung auf dem Dach zu inspizieren war im wohl zu umständlich, den er beliess es damit, uns auszufragen was da alles verstaut wäre. Noch einmal mussten wir Schlange stehen, um die visierten Formulare beim Ausgang des Hafengeländes abzugeben. Der Beamte realisierte gar nicht, dass wir noch zwei Motorräder dabei hatten und gab uns aus Versehen die entsprechenden Zettel wieder zurück. Somit waren die Motorräder offiziell gar nie ins Land eingeführt worden.

Peter war mit seiner Reisegruppe zügiger abgefertigt worden als wir und war bereits vorausgefahren. Wie abgemacht hatte er uns aber eine Nachricht bei einer Tankstelle hinterlassen, in welcher er uns den Weg zu seinem Camp beschrieb. Wir hatten noch fast zwei Stunden zu fahren bis zum diesem Treffpunkt. Bis wir noch eingerichtet waren und etwas gegessen hatten, war es zwei Uhr geworden und wir waren froh in den Schlafsack kriechen zu können.

## Montag 13. November 1989

**Beja – Tabarka – Jendoba – Lekef, ca. 250 km**

Bevor es am Morgen losgehen konnte, mussten wir unsere Motorräder zuerst ausladen und wieder zusammensetzen sowie anschliessend das Gepäck neu verladen. Die Anderen waren dann auch schon gut eine

Stunde weg bis wir selber auch aufbrechen konnten. Wieder hatten wir mit Peter verschiedene Treffpunkte ausgemacht, bei welchen wir uns wieder treffen konnten. Bis *Tabarka*, an der Nordküste, fuhren wir auf gut ausgebauten Strassen durch abwechslungsreiche Landschaft. Der erste Eindruck von Tunesien bei Tag war sehr positiv. Wann immer wir durch Ortschaften fuhren, winkte man uns freundlich zu. Von *Tabarka* an steigt die Strasse hoch zu den Pässen des Tell Atlas. Ein zwar holpriges, aber immer noch geteertes Strässchen führt bis nahezu 1000 müM hinauf. Es war daher empfindlich kalt geworden und erst als wir bei den römischen Ruinen von *Bulla Regia* ankamen wurde es wärmer.

Die recht interessanten Ruinen sind die Überreste einer Siedlung welche von etwa 25'000 Römern und etwa 45'000 Sklaven bewohnt worden war. Die Wohnhäuser wurden durchwegs zweistöckig angelegt, eine Etage oberirdisch für den kühlen Winter und eine exakte Kopie davon untertags für den heissen Sommer. Die typischen Bäder mit kaltem und natürlichem Heisswasser sind recht gut erhalten, genauso wie verschiedene, wunderschöne Mosaikböden. Die wichtigsten Gebäude wurden uns von einem fachkundigen Führer erklärt.

Nach einem kurzen Imbiss fuhren wir weiter Richtung *Le Kef*. Wir füllten Wasserkanister und Benzintanks und fuhren die letzten Kilometer bis ins Camp bei *Hamman Mellegue*. Eine 12 km lange, schöne Piste führt an einen Fluss hinunter wo ein schönes Plätzchen zum Übernachten einlädt. Wir schlugen unser Zelt auf und machten uns daran das Nachtessen zuzubereiten. Anschliessend verbrachten wir den Abend zusammen mit Peters Reisegruppe. Wie es sich herausstellte, war das eine ganz gute Bande die da zusammengeraten war. Für Wein und Bier sorgte der riesige Bauch des *„Colossus"*. Spät wurde es aber auch heute nicht, da es ziemlich kühl wurde und alle einen ereignisreichen Tag hinter sich hatten.

# Dienstag 14. November 1989

**Le Kef – Thala – Sbeitla – Tamerza, ca. 350 km**

Schon um 7 Uhr gab es Frühstück denn es war eine relativ lange Etappe angesagt. Bei kühler Witterung ging es erst zurück zur Hauptstrasse. Einige Kilometer südlich von *Thala* war der erste Treffpunkt ausgemacht. Von hier zweigt eine schöne Piste nach SO ab, die einige Kilometer ausserhalb von *Sbeitla* auf die Hauptstrasse trifft. Abwechslungsreiche Landschaft und die schön zu fahrende Piste garantierte die gute Stimmung. Der dichte Nebel zusammen mit Staub vermieste uns die ersten Kilometer aber danach waren die Bedingungen gut. Billy mit dem Toyota machte den Besenwagen. Er hatte Doris als Copilotin erhalten welche sonst mit dem Lastwagen reiste. Auf den letzten paar Kilometer hatte Peter sandige Passagen vorausgesagt und er hatte auch mit Stürzen gerechnet. Rolf und ich mit unseren leichten Enduros hatten keine Probleme. Katja mit der DR Big zahlte ihr erstes Lehrgeld in Form eines Sturzes. Viel ging nicht kaputt aber der Schock sass ihr in den Knochen.

Bei den Ruinen von *Sbeitla* traf man sich wieder. Über *Kasserine* fuhren wir bis *Fériana* wo wir gemeinsam zu Mittag assen und auftankten. Weiter südlich bogen wir ab um bei *Sidi Boubaker* eine Piste zu erreichen. Edi und Mattias, die beiden Styrer, waren überfällig und als ich zurückfuhr fand ich die beiden am Strassenrand. Die DR Big hatte elektrische Probleme. Ich meldete Peter das und fuhr mit Rolf voraus Richtung *Moulares*. Einige km Sand und dann steinig führte die Piste südwärts. Wir kamen hier das erste Mal mit *Fesch-Fesch* in Kontakt. Dieser trügerische, recht feine Staub kannte ich als Bull-Dust von Australien her. Auf der Hauptstrasse nach *Tamerza* warteten wir eine halbe Stunde bis nach und nach der ganze Verein eintrudelte. Auch Peter und die liegengebliebenen Styrer waren wieder dabei.

Ich begleitete Billy auf dem weiteren Weg zur Bergoase *Tamerza*. Kurz dahinter schlugen wir unser Camp auf. Die anderen mussten noch fast eine Stunde auf den „*Colossus*“ warten. Nach dem Nachtessen, wir waren eingeladen, holte ich mit einem der Einheimischen eine Trommel im

Dorf. Nachdem wir zurück waren, gaben er und einige andere, tunesische Lieder zum Besten. Den Vogel schoss aber Hubert, der Koch der Reisegruppe, mit seiner *„Strip-Tease"*- Nummer ab. Die Tränen liefen uns vom Lachen herunter bei seiner Vorführung. Der Abend wurde noch recht lang und lustig bis wir endlich ins Bett gingen.

## Mittwoch 15. November 1989

**Tamerza – Tozeur, ca. 60 km**

Heute war nicht so früh Tagwache, denn die geplante Tagesetappe war nur kurz. Zudem waren wir gestern erst beim Eindunkeln angekommen und hatten von der Umgebung daher nicht viel mitbekommen. Jeder besuchte noch was ihn interessierte. Ich fuhr zuerst zum Wasserfall hinunter wo schon einige Touristen eingetroffen waren. Ich erhielt den ersten Eindruck von Weichsand welcher aber mit meiner TT problemlos zu befahren war. Ich wollte auch noch ein Bild vom alten, nun verlassenen, *Tamerza* machen und fuhr deshalb noch einmal zum Aussichtspunkt zurück. Vor 11 Uhr besammelten wir uns im Camp zur Abfahrt Richtung *Tozeur*. In den Bergen war die Strasse noch geteert und erinnerte mich an eine Achterbahn. In der Ebene unten ging sie in eine schnelle, harte Piste über. Ich wurde übermütig und fiel darum auch fast auf die Nase als ich einen tiefen, sandigen Quergraben übersah und mit noch fast 80 km/h hineinfuhr.

In *Tozeur* angekommen assen wir ein letztes Mal in einem Restaurant zusammen mit der Reisegruppe, denn hier trennten sich unsere Wege. Sie fuhren weiter nach *Douz*, während wir zum Camping beim *Belvedere* fuhren. Der einfache Campingplatz ist schön gelegen in einer kleinen Schlucht, mitten in den Dattelpalmen. Wir verbrachten einen gemütlichen Nachmittag und gingen um neun Uhr ins Bett.

# Donnerstag 16. November 1989

**Tozeur – Nefta – Tozeur, 50 km**

Gegen Morgen erwachte ich und glaubte zu spinnen. Ich hörte nämlich Regentropfen auf das Zeltdach prasseln. Schnell warf ich das Überzelt noch obendrauf und verzog mich wieder ins Trockene. Aber es waren nur ein paar Tropfen die da fielen und im Laufe des Morgens klarte das Wetter auch schon wieder auf. Nach dem Morgenessen fuhren wir nach *Nefta* zum Markt. Die Motorräder liessen wir im Camping und quetschten uns in den Hilux. Wir stöberten auf dem Markt herum und deckten uns mit Gemüse ein. Wir besichtigten die Altstadt und stiegen anschliessend zu einem Aussichtspunkt hinauf von wo man einen schönen Blick auf die *„Corbeille“* und die ganze Stadt hat. Die *„Corbeille“* ist ein trichterartiger Einschnitt in welchem unzählige Quellen entspringen und die ganze Oase mit ihren 400‘000 Dattelpalmen mit Wasser versorgt.

Der Rest des Nachmittags war für die Fahrzeuge reserviert. Die Luftfilter wurden ausgewaschen und alles nachgeschaut. Am Abend fuhren noch zwei Töff, ein Schweizer und sein deutscher Kollege, im Camping ein. Billy kannte den Schweizer von seinem 1. Afrikatrip. Er hatte diesmal Pech gehabt und war zwei Mal gestürzt. Er hatte sich die Beine so schlimm verletzt, dass er sein Vorhaben, weiterzufahren, aufgeben musste. Nun befanden sich die Beiden auf dem Heimweg. Bei Bevor es dunkel wurde, nahmen wir noch ein Bad. Aus einem 20 cm Rohr schiesst 30° warmes Wasser in ein Becken welches als Badewanne dient. Wir luden die beiden Motorradfahrer zum Nachtessen ein. Wir kochen Gemüseeintopf und Tomatensalat. Bei Tee plauderten wir bis spät zusammen.

# Freitag 17. November 1989

**Tozeur – Touggourt, ca. 230 km**

Die Hunde um den Campingplatz können einen in den Wahnsinn treiben. Den ganzen Tag hört man sie nicht, aber wenn man schlafen will geht es los. Da wird ohne Unterbruch geheult und gekläfft und wenn es gegen Morgen ruhiger wird, ruft auch schon der *Muezzin* vom Turm

herunter zum Morgengebet. Auch wenn die Stadt einige Hundert Meter entfernt ist, hört man das klagende Gebet von tausenden Stimmen.

Um 9 Uhr waren wir abfahrbereit. In flotten Tempo ging es zur tunesisch-algerischen Grenze. Bei der Ausreise wurden wir von sehr freundlichen Beamten abgefertigt. Etwa eine halbe Stunde dauerte es, bis alle Formalitäten erledigt und einige *Stumpen* den Besitzer gewechselt hatten. Mit den besten Wünschen und einem herzliche *„au revoir"* wurde der Schlagbaum geöffnet. Einige Kilometer weiter kam der algerische Grenzposten in Sicht. Wir erwarteten eigentlich eine mehrstündige, genaue Kontrolle, doch es kam alles ganz anders. Nach einem fast schon herzlichen Empfang halfen uns die Beamten beim Ausfüllen der X Formulare. Wir verloren eigentlich keine Minute durch warten, sondern wurden von einem zum andern Beamten weiter gereicht. Die Zollkontrolle beschränkte sich auf einen flüchtigen Blick in die hinterste Kiste und schon öffnete sich auch hier der Schlagbaum. Nun blieb noch der obligatorische Wechsel von 1000 Dinar (Kurs etwa 5 Dinar = 1 SFr.) und die ebenso obligatorische Fahrzeugversicherung. (100 Dinar / Motorrad, 1 Mt. (Auto 200) und wir waren wieder unterwegs. Gesamtdauer der Übung, lächerliche 1 ½ Stunden.

Durch flache, eintönige Landschaft fuhren wir *El Oued* entgegen. Etwa 30 km hinter der Grenze fanden wir auf Anhieb, Seesis Regenkleider an der Stelle, welche er uns vor der Abreise beschrieben hatte. Auf seiner Trans-Afrika Reise mit dem Motorrad hatte er seine Regenkleider hier am Strassenrand vergraben, weil er der Meinung war das diese im weiteren Verlauf der Reise nur unnötiger Ballast waren. Wir hatten uns bereit erklärt die Klamotten wieder auszugraben und sie ihm in die Schweiz zurückzubringen.

In einem Ort vor *El Oued* hielten wir in einem Restaurant eine Mittagsrast. Für knapp 6 SFr. Servierte man uns ein Menü inkl. Wasser und Tee. Zwischen *El Oued* und Touggurt führt die Strasse durch die nördlichen Ausläufer der *„Grand Erg Oriental"*. Die Dünen links und rechts der Strasse wurden nur durch einige Oasen mit ihren Dattelplantagen unterbrochen. Es herrschte ein heftiger Wind aus allen Richtungen und der

Sand fegte horizontal über die Strasse. Hinter *Touggourt* gibt es ein Hotel mit Thermen welches auch Camping anbietet. Der Platz ist zwar nichts Besonderes, aber wir zogen es einem Camp in den Dünen vor und viel Auswahl hat man ohnehin nicht in dieser Gegend. Am Abend legte sich der Wind und es wurde recht gemütlich. Das Nachtessen war recht einfach, ein Pilzgericht aus der Büchse mit Reis.

## Samstag 18. November 1989

**Touggourt – Hassi Messaud - +105 km, ca. 275 km**

Bei der Abfahrt war es schon angenehm warm und der Morgen war klar und windstill. Durch flaches Gelände ging es weiter Richtung *Ouargla*. Doch schon vorher schwenkten wir nach Süden auf *Hassi Messaoud* zu. Die langweilige Strasse verleitete Rolf und mich immer wieder parallel zur Asphaltstrasse im Gelände zu fahren. In der Regel ist der sandige Boden übersichtlich und eben, sodass wir mit Billy gut mithalten konnten. *Hassi Messaoud* und die ganze Umgebung ist ein riesigen Gas- und Ölvorkommen. Schwarze Rauchfahnen aus den Abfackelungsstellen verschandeln die Luft auf weite Strecken. In der Stadt angekommen füllten wir unsere Benzinvorräte und während Billy am Strassenrand wartete besorgten Rolf und ich Motorenöl, beziehungsweise Brot. Als ich einen Mann mit *Baguettes* unter dem Arm sah, fragte ich ihn nach dem Weg zur Bäckerei. Beim Laden angekommen sagte man mir, dass das Brot ausverkauft sei, aber in wenigen Minuten eine frische Ladung aus dem Ofen zu erwarten sei. So wartete ich zusammen mit etwa 20 anderen bis das Brot fertig war. Unter grossem Geschrei und Gezeter wurde das Brot danach verteilt.

Nachdem unsere Maschinen einen Schluck Öl bekommen hatten, machten wir uns auf den Weg weiter südwärts nach *Hassi Bengebbour*. Mitten in der Wüste hielten wir bei einer Bretterbude mit dem prahlerischen Schild „*Café et Restaurant*“. Wir tranken ein nach Chemie schmeckendes Getränk. Als wir zahlen wollten, fragte der Besitzer ob wir mit Kleidern bezahlen möchten. Da wir zwei Säcke mit alten Kleidern dabei hatten, holte Billy den einen. Nach einigem Handeln gaben wir ihm eine Jeans

und einen Pullover. Für den *„Beizer“* war das sicher ein gutes Geschäft und uns kostete es ja nichts. Auf jeden Falle schenkte er uns noch eine Dose Konfitüre als wir uns verabschiedeten. Als wir weiterfuhren entdeckte ich zwei wilde Kamele abseits der Strasse. Zwei Gänge heruntergeschaltet und in den Sand raus ging es. Erst als ich etwa auf zwanzig Meter herangegangen war, galoppierte das Tier davon. Es machte natürlich Spass im Sand Kamele zu jagen. Als weiter südlich der Wind wieder stärker wurde, begannen wir uns nach einem Lagerplatz umzusehen. Wir fanden etwas, einige Hundert Meter abseits der Strasse, im Windschatten von Dünen. Mit dem Motorrad suchte ich den besten Platz aus. Als Billy mit dem Hilux folgte, geriet er in ein Weichsandfeld wo er prompt einsandete. Zweimal mussten wir die Sandbleche unterlegen bis er wieder festeren Grund fand.

Als das Camp errichtet war, warteten wir geduldig auf das Abflauen des lästigen Windes. Rolf übte sich etwas im Dünenfahren. Das hat schon seine Tücken, lässt sich aber mit unseren leichten Töff ohne weiteres meistern. Heute übernahm Rolf den Küchendienst. Als es langsam dunkel wurde, wurde der Wind noch einmal viel stärker. Wir mussten sogar das Zelt in den unmittelbaren Windschatten des Autos umstellen. Der umgelegte Tisch sorgte für zusätzlichen Windschutz. Es wurde eine unruhige Nacht, aber der Wind legte sich gegen Morgen doch noch.

## Sonntag 19. November

**Camp – Hassi Belgebbour, ca. 260 km**

Der Wind hatte auch einen Wetterwechsel gebracht. Die Temperatur war einige Grad gefallen und ein strahlend blauer Himmel erwartete uns. Bevor es auf der Teerstrasse weiter nach Süden ging, mussten wir noch einmal Sandbleche unter den Toyota legen, danach ging es aber flott voran. Die Landschaft bot noch immer nicht viel Abwechslung. In mehr oder weniger grossem Abstand begleiteten uns aber beidseits der Strasse riesige Sanddünen.

Eine Versuchsfarm mitten in der Wüste und Ölbohrvorrichtungen waren die einzigen Zeugen von Zivilisation. Etwa 40 km vor *Hassi Bengebbour* kommen die Dünen bis 1 km an die Strasse heran, was Rolf und mich veranlasste, einen Abstecher zu machen. Zuerst wollte ich eigentlich nur an die Dünen heranfahren, aber als ich dann so da stand, packte es mich. Ich war erstaunt, dass ich es auf Anhieb bis unmittelbar unterhalb des ca. 150 m hohen Gipfels schaffte. Rolf, der mir gefolgt war, musste noch einmal Schwung holen bis er neben mir parkierte. Die Aussicht war grandios und der Blick zurück zum Auto liess uns wie Zwerge erscheinen. Die Abfahrt war dann bedeutend schwieriger, denn das Vorderrad will immer in den weichen Sand eintauchen. Wir kamen aber beide ohne Sturz wieder unten an. Beim Durchqueren der Ebene fuhr ich viel zu schnell in ein Gebiet mit ½ m Wellen. Nur mit viel Glück konnte ich einen Sturz vermeiden. Man darf halt beim Querfeldeinfahren keinen Moment unkonzentriert sein.

In *Hassi Belgebbour* angekommen tankten wir erst mal auf, bevor wir uns selbst ein *Cous-Cous* genehmigten. Nur 2 km südlich kannte Billy von seinem ersten Trip her eine heisse Quelle bei welcher wir unser Camp aufschlagen wollten. Die Quelle ist auch bei den Lastwagenfahrern bekannt und so kam immer wieder einer vorbei, um sich zu waschen nach der strapaziösen und langen Fahrt auf den staubigen Pisten.

Gegen Abend stellte sich ein Rumpeln und Rumoren in meinem Magen ein, offenbar die Auswirkungen des Mittagessens. Es stellte sich heraus, dass ich mir einen zünftigen Durchfall geholt hatte. Er plagte mich die ganze Nacht und ans Nachtessen mochte ich nicht einmal denken.

## Montag 20. November 1989

**Hassi Belgebbour**

Ich fühlte mich ziemlich schlecht und auch Rolf zeigten leichte Anzeichen eines Durchfalls. Das bewegte uns, noch einen Tag zu bleiben. Ich lag den ganzen Tag schlaff herum während Billy mit Rolf ein zusätzli-

ches Federblatt am Toyota montierte. Gegen Abend fühlte ich mich besser und entschloss mich ein Bad in der Quelle zu nehmen. Ich fühlte mich danach viel besser, aber viel Lust auf Essen hatte ich noch nicht.

Rolf war noch einmal zur Tankstelle zurückgefahren um Öl für das Motorrad und Zwieback für mich zu kaufen. So würgte ich dann doch noch einige Zwieback herunter. Bei mir war dann bald einmal Nachtruhe angesagt und ich konnte durchschlafen bis früh morgens.

## Dienstag 21. November 1989

**Hassi Belgebbour – Ohanet + 10 km, ca. 270 km**

Der Durchfall war zwar noch nicht gänzlich erledigt, aber ich fühlte mich gut genug um weiterzufahren. Die Landschaft war sehr eintönig. Die einzige Abwechslung war eine kilometerlange Baustelle in welcher die dringend notwendigen Belagsreparaturen durchgeführt wurden. In *Tin Fouye* füllten wir unsere Wasservorräte auf und spülten unsere Schmutzwäsche welche wir in unserer „Waschmaschine“, einem Kunststofffass auf dem Dach, die wir durch das stetige Rütteln und Schütteln gewaschen hatten. Etwa 70 km vor *Ohanet* kommt die Strasse ganz nahe an den Abbruch des *Tinrhert* Plateaus heran. Die Aussicht auf die *Djoua* Senke und den *Erg Issauane* bringt Abwechslung in die flache Landschaft. Für die 260 km von *Hassi Belgebbour* bis Ohanet hatte die TT nicht einmal 10 l Benzin verbraucht. Erst hatte ich geglaubt Billy habe mir heimlich den Tank gefüllt[3], aber dem war nicht so.

Hinter *Ohanet* fanden wir ein geeignetes Camp unweit der Strasse. Zur Abwechslung hatten wir einige Büsche um uns herum. Als erstes hängten wir die frisch gewaschene Wäsche zum Trocknen auf und machte es uns gemütlich. Es hatte sich unterdessen eingebürgert, dass wir recht früh zu Bett gingen. Rolf und Billy entzündeten aus den spärlichen Ästlein das erste Lagerfeuer, welches aber nicht lange währte, so dass auch

[3] Auf dem Hilux hatten wir einen 200 l Benzintank dabei. Von diesem konnte man mittels Handpumpe sowohl den Autotank wie auch die Motorräder betanken.

sie vor 8 Uhr im Bett lagen. Die beiden hatten sich entschlossen, „open-air“ zu übernachten, während ich das Zelt vorzog.

## Mittwoch 22. November 1989

**Ohanet – In Amenas + 90 km, ca. 200 km**

Gleich nach dem Aufstehen packten wir unsere frisch gewaschenen Kleider zusammen und machten Frühstück. Als das Camp geräumt war, ging es weiter Richtung *In Amenas*. Beim hinunterfahren in die Senke *Djoua* bot sich noch einmal eine schöne Aussicht. Auf der Löcher übersäten Asphaltstrasse ging es hinein in das moderne Städtchen *In Amenas*. Als erstes erledigten wir die Formalitäten bei der „*Daira*“[4]. Obschon nun fast durchgehend geteert, benötigt man immer noch eine Passiererlaubnis bis *Illizi*. Anschliessend wurden wir bei der Police ins grosse Buch eingetragen und freundlich verabschiedet.

In einem Kaffee im kleinen Stadtpark tranken wir noch etwas. Als wir die Bäckerei aufsuchten war diese schon geschlossen, aber ein freundlicher Algerier gab uns zwei von seinen Broten, ohne dass er aber dafür eine Bezahlung nehmen wollte. Der Lebensmittelladen war noch geöffnet und so konnten wir uns mit Fruchtsaft und Eiern eindecken. Nachdem wir alle „Fässer“ wieder gefüllt hatten, fuhren wir zum Ort hinaus mit dem Ziel *Illizi*. Auf den ersten 25 km fuhr man besser querfeldein, als auf dem löchrigen Teerband, aber danach war die Strasse „wie neu“. Bald einmal tauchten die mächtigen Dünen des *Erg Tiguentourine* linkerhand auf. Diese Dünen mit fast 300 m Höhe gehören zu den höchsten Algeriens. Bei einem Fotohalt bemerkte Billy, dass sich ein Draht um die Vorderachse des Autos gewickelt hatte. Das Problem war bald erledigt behoben und es konnte weiter gehen. Wir begannen uns nach einem Camp umzusehen und fanden nach passieren des Ergs ein schönes Plätzchen direkt bei den Dünen. Das gab uns die Gelegenheit auf die

[4] Die „Daira“ ist die Stadtverwaltung wo man sich in abgelegenen Gebieten sicherheitshalber ab- bzw. zurückmelden musste um sicherzustellen, dass man nicht verloren ging in der Wüste.

Dünen zu klettern und den Sonnenuntergang zu geniessen. Zum Nachtessen genehmigten wir uns eine Flasche des tunesischen Rotwein. Der Abend war generell nicht so kalt wie die letzten beiden sondern es blieb bis spät abends über 10°C.

## Donnerstag 23. November 1989

**In Amenas – Illizi + 55km, ca. 200 km**

Immer weiter ging es nach Süden. Nach weiteren etwa 150 km Teerstrasse begann das eigentliche Abenteuer erst richtig.

Schon nach einigen Kilometern kamen wir bei der Ölbohranlage El *Aded Larache* vorbei, aber noch ging es eine gute Stunde auf super Asphaltstrasse weiter bis wir *Illizi* erreichten. Wie schon am Tag zuvor erledigten wir die Formalitäten. Als erstes wurden wir zum *Tassili* Nationalparkbüro geschickt, um die Durchfahrtserlaubnis durch den Park zu kaufen. (90 Dinar pro Person für 4 Tage). Anschliessend bekamen wir die Fahrerlaubnis nach *Djanet* auf der *„Daria“* gerade noch rechtzeitig vor der Mittagspause. Benzin und Wasser tanken, noch einen Tee trinken und wir waren wieder unterwegs. Der Wechsel von der Teerstrasse auf die Piste kam abrupt. Unmittelbar nach dem letzten Haus ging die Teerstrasse in eine Wellblech- und Sandpiste über. Die Trasse für die Teerstrasse weiter nach Süden besteht zwar schon für gute 20 km, aber aus verständlichen Gründen durfte sie noch nicht befahren werden. Ziemlich wellig ging es über die Ebene dahin. Als die Piste kurviger wurde, kam uns ein deutscher Suzuki Fahrer entgegen. Ihm hatte es auf der vor uns liegenden Strecke die Halterung des Federbeins abgerissen und ohne Hinterradfederung konnte er nur noch sehr langsam fahren. Sein Freund folgte kurz nachdem wir weitergefahren waren. Bald führte die steinige, schmale Strasse durch eine Mondlandschaft. Schwarzer, bröckliger Stein prägte die Oberfläche soweit das Auge reicht. Wir mit dem Töff konnten meist 40-60 km/h fahren, während Billy im Auto kaum aus dem ersten Gang heraus kam. Daher hatten wir beim Warten zwei rechte lange Pausen bis uns Billy wieder eingeholt hatte. Auch wir mussten immer aufpassen auf scharfkantige, schräge Felsbänder auf der

Strasse. Nach etwa 50 km fanden wir ein Camp abseits der Strecke. Ganz in der Nähe war das *Oued Techet Tamelets* in welchem wir genügend Holz für ein Lagerfeuer fanden. Billy kochte uns heute ein *Chili con Carne* mit Reis. Ich hatte mich mit meinem Liegebett gleich über dem Camp in einer windgeschützten Felsnische eingerichtet. Der Muschel förmige Überhang liess den Blick auf den Sternenhimmel frei. So konnte ich vom Bett aus auf „Satellitenjagd“ gehen.

## Freitag 24. November 1989

**Illizi +50 km bis Illizi +133 km, ca. 83 km**

Wir brachen um halb Neun schon auf, denn keiner hatte so richtig Lust Frühstück zu essen. Die Piste blieb wie gestern schmal, kurvig und steinig. Alle drei fuhren für sich, das Auto kam sowieso nur mit etwa 15 km/h voran. Ich hielt nach einer halben Stunde das erste Mal an und wartete auf Billy. Hinter einem algerischen Land Rover tauchte er nach einer halben Stunde Wartezeit auf. Der Algerier hielt nur kurz für einen Schwatz. Nachdem auch Billy bei mir angekommen war, machte ich mich wieder auf den Weg. Die Mondlandschaft blieb zwar, aber die Fahrt war recht abwechslungsreich. Auf einer grossen Ebene hielt ich bei einem einsamen Baum neben der Piste. Ich legte mich etwas in den Schatten. Bald bekam ich Besuch von einem kleinen, zutraulichen Vogel. Wir hatten die Art schon zuvor gesehen. Er hat ein weisses Häubchen und einen weissen Schwanz. Der Rest ist schwarz. Neugierig betrachtete er mich, immer wieder den Standort wechselnd[5]. Später kam Rolf und kurz darauf auch Billy. Wir hielten Mittagsrast und öffneten eine Portion Salami. Kurz nach der Weiterfahrt erklommen wir einen Pass. Über eine kieselbedeckte Ebene mit zum Teil bösem Wellblech ging es flott voran. An der Stelle wo das *El Fadnoun* Plateau abfällt, hat man eine

[5] Diesen Vogel kann man in der ganzen Sahara beobachten. Da er regelmässig auftaucht wenn man irgendwo rastet, habe ich ihn „Gastgebervogel“ benannt. Es handelt sich um den Saharasteinschmätzer (Oenanthe leucopyga)

schöne Aussicht auf das vor einem liegende Gebiet. Ein einzelner Italiener auf einer Yamaha begegnete uns kurz darauf. Er war aber gehörig im Stress und schwafelte von einer *„etappa lunga e dura“* die er noch vor sich habe. Auf einer Aussichtsplattform bei der Abfahrt in die Ebene warteten Rolf und ich auf Billy. Wir mussten beide im Schatten der Töff eingeschlafen sein, denn Billy weckte uns mit der Hupe. Wir beschlossen nach dem Erreichen der Ebene nach einem geeigneten Camp Ausschau zu halten. Zwei, drei Kurven weiter hielten uns einige Araber an. Einer der zwei Lastwagen hatte wohl bei der Abfahrt die Bremsen überhitzt und musste in den Graben fahren um das Schlimmste zu vermeiden. Dabei hatte es ihm die Aufhängung des vorderen, linken Federpakets ab geschert. Sie waren schon zwei Tage dort und fast fertig mit der Reparatur, aber eine der 12er Nieten hatten sie nicht herausgekriegt. Wir halfen ihnen den Schaden zu beheben und wurden zum Dank zum Tee eingeladen. Ein alter Tuareg praktizierte das langwierige Zeremoniell des Tee Zubereitens. Immer wieder leerte er das Gebräu von einem Kännchen ins andere. Immer wieder schmeckte er es mit mehr Zucker ab bis alles stimmte. Dann wurde der Tee in kleinen Gläsern serviert. Süss und stark, man bekommt wie bei einem Espresso das Herzklopfen, so soll der Tee sein. Mit überschwänglichem Dank wurden wir verabschiedet. Nur zwei Kilometer weiter, dort wo die Ebene anfängt, fanden wir ein schönes Camp im *Oued*[6]. Einige Bäume sorgten für Feuerholz, so dass wir heute Würstchen grillen konnten.

## Samstag 25. November 1989

**Illizi +133 km bis Illizi +230 km, ca. 97 km**

Einige Kilometer nach dem Aufbruch hielt ich das erste Mal an um ein Foto zu machen. Dabei sah ich eine fliehende Gazelle. Diese Tiere kommen in der Wüste ziemlich häufig vor, sind aber sehr scheu. Die Piste war anfangs sehr steinig und selber noch nicht aufgewärmt, etwas mühsam zu befahren. Bald hatten Rolf und ich zwei Lastwagen, wir hatten

[6] Oued, ein trockenes Flussbett

sie schon gestern begegnet, eingeholt. Den einen konnte ich bald überholen, aber der zweite schaute offensichtlich gebannt nach vorne, aber nach hinten raus interessierte ihn nicht was los war. Nach etwa zwei Kilometern konnte ich ihn dann auf einer Ausweichstrecke umfahren.

Bei der Kreuzung des *Djanet-Amguid* Zubringers warteten wir auf Billy. Wieder hatten wir dadurch eine Stunde Pause. Als er ankam verabredeten wir uns bei einer „*Guelta*“[7], etwa 20 km weiter der Strecke entlang. Bis dort wurde die Strasse etwas schneller, dafür hatte es zum Teil grauenhaftes Wellblech. Einige wilde Kamele glotzten mich aus kurzer Entfernung an, liessen sich aber nicht weiter stören. Bei der „*Guelta*“ trafen wir auf ein deutsches Paar mit einem Land Rover. Nach einem kurzen Gespräch fuhren sie weiter Richtung *Illizi*. Nach dem Mittagessen stiegen Rolf und ich zum Wasserloch hinunter um Fotos zu schiessen. Erst wollten wir auch noch baden, aber das Wasser war uns dann doch zu kalt.

Die Piste wurde nun zum Teil recht schnell, aber man musste immer auf der Hut sein für Querrinnen und Steinfelder. In einem schönen Tal warteten wir erneut auf Billy und entschlossen uns bei seiner Ankunft ein Camp zu suchen, da die Gegend viel schöner war, als sie weiter vorne zu sein schien. Kaum im Camp entdeckte Rolf keine 100 m entfernt eine Gruppe *Moufflon*[8]. Billy und Rolf begannen mit Holz suchen, während ich einen Brotteig machte. Erst hatten wir etwas Mühe für das Backen genügend Glut für eine gute Hitze zu erzeugen, aber zuletzt war der Boden des Brots sogar etwas angebrannt. Aber ansonsten war es gar nicht so übel für das erste Mal.

Gleich anschliessend kochten wir ebenfalls auf dem Feuer einen herrlichen Kartoffel-Lauch Gratin und zum Schluss gab es zum Dessert noch selbstgemachtes Pop-Corn.

---

[7] Als Guelta wird ein natürliches Wasserloch bezeichnet.
[8] Moufflon sind sehr selten gewordene Tiere ähnlich wie die Steinböcke der Alpen

# Sonntag 26. November 1989

**37 km bis Fort Gardel – Djanet, 175 km**

Erst führte die Piste durch das schöne Tal in dem wir übernachtet hatten bis zum *Tin-Tarajeli*. Nach der steilen, ausgewaschenen Abfahrt ging es durch eine sandige Ebene nach Fort Gardel. Rolf und ich kamen etwa zusammen an und erledigten die Kontrollformalitäten. Bis alles beendet war, erreichte auch Billy den Ort. Im Kaffee erhielten wir das erste Mal Orangenjus aus der Büchse. Bis wir sicher waren auf der richtigen Piste zu sein, fuhren wir zusammen, dann zogen wir mit den Motorrädern davon. Viel Wellblech und daneben Weichsand prägte den Charakter der ersten Kilometer Richtung *Djanet*. Unter einem Baum warteten wir erstaunlich lang auf Billy. Als er erschien, staubig von Kopf bis Fuss, erklärte sich die Verzögerung. Er war beim Ausweichen eines Loches in einem Weichsandfeld gelandet und bis zu den Achsen eingesandet. Wir beschlossen daher in Sichtweite zu bleiben. Noch vor der Mittagsrast sahen wir eine Gruppe von wilden Kamelen. Es packte mich und ich versuchte sie mit dem Töff zusammen zu halten indem ich sie umkreiste. Es war zwar ein riesen Spass, aber ich wollte die Tiere nicht zu stark hetzen und dadurch schwächen.

Das Wellblech blieb und nicht immer war es möglich neben die Strasse auszuweichen. Ein Tankzug hatte das versucht und war prompt eingesandet. Wir halfen dem Fahrer so gut es ging, aber er steckte schon zu tief im Sand. Es blieb ihm nichts anderes übrig als zu warten, bis ihn ein Kollege auf die Piste zurück schleppen konnte. Mich wunderte nur, dass er nicht mal eine Schaufel und nur einige Meter Stahlseil dabei hatte.

Die letzten 50 km nach *Djanet* waren ganz passabel und ermöglichten ein flottes Tempo. Vor Erreichen der Stadt *Djanet* trifft man auf eine makellose Asphaltstrasse. Ein komisches Fahrgefühl nach über 400 km Rumpelstrasse. Wie üblich, mussten erst die Formalitäten erledigt werden. Police und danach „*Daira*“ war die Prozedur, unsere persönlichen wie auch die Fahrzeug- Daten kannten wir unterdessen auswendig. Da-

nach suchten wir das Hotel Zeriba auf, wo auch eine Campingmöglichkeit besteht. Ausser uns waren nur zwei Franzosen mit Töff und ein deutscher Einzelgänger auf dem Platz. Das Nachtessen und den anschliessenden Tee nahmen wir mit den Franzosen in einem nahen Restaurant ein. Es gab Suppe, Salat und ein mageres Hühnerbeinchen. Zurück im Camping gab es noch einen „rechten Tee". Als Gegenleistung zeigte uns einer der beiden Michel einige der bekannten Sterne und Jupiter mit seinen Monden. In den Nachrichten auf Kurzwelle[9] erfuhren wir schon heute, dass wir in der Schweiz weiterhin Militärdienst werden leisten müssen, denn die Armeeabschaffungs-Initiative war vom Volk abgelehnt worden.

# Montag 27. November 1989

**Djanet**

Heute wollten wir einen echten Ruhetag einlegen. Billy und Rolf holten beim nahen Bäcker frisches Brot für das Morgenessen, welches wir dann auch in aller Ruhe genossen. Michel, einer der Franzosen, hatte versprochen, uns eine Vorführung seines Sextanten zu geben. Er hatte die ganze Ausrüstung zur Positionsbestimmung mit dabei: Sextant, Rechner, Karte und Transporteur, sowie eine ganz genaue Uhr. Trotz der Sprachschwierigkeiten konnte er uns den Ablauf genau erklären. Trotzdem dass er nur ein billiges Plastik-Modell besitzt, gelang ihm eine Positionsbestimmung auf besser als einen Kilometer genau.

Am Nachmittag kamen Thierry und Maja mit einigen Freunden an. Die beiden kenne wir vom Swiss Safari Rallye Team. Wir hatten gewusst, dass sich unsere Wege irgendwo kreuzen sollten. Es gab natürlich viel zu erzählen und so war der Nachmittag bald gelaufen.

Zum Nachtessen gingen wir, wie schon gestern, mit den beiden Michel aus. Das Angebot war zwar, wie üblich, nicht sehr reichhaltig, aber wir wurden für 40 Dinar satt. Rechnet man mit dem offiziellen Kurs sind das

[9] Zu dieser Zeit war ein Kurzwellenradio eine der wenigen Möglichkeiten Nachrichten aus aller Welt zu bekommen. So hatten wir auch Zugang zu aktuellen Informationen aus der Heimat

8 SFr., also nicht gerade billig. Wir hatten aber schon Geld in der Schweiz gewechselt zu einem ganz anderen, vorteilhafteren Kurs. So gerechnet kostete das Nachtessen 2 SFr. Ein Salat, Reis mit etwas Fleisch, drei kleine Fleischspiesschen und Kaffee.

Als wir im Camping beim „*Kaffee avec*“ waren, hörten wir einige Tropfen auf unser Dach fallen. Es war zwar nichts ernstes, aber vorsorglich deckte ich das Zelt.

# Dienstag 28. November 1989

**Djanet**

Wir hatten es wiederum nicht eilig mit aufstehen. Heute holte ich frisches Brot für das Morgenessen. Im Laufe des Morgens begannen wir alle drei an den Fahrzeugen zu schrauben. Billy entdeckte dabei einen Blattfederbruch, den er aber durch seine Ersatzblätter reparieren konnte. Ich hatte mir einen Reifenwechsel hinten vorgenommen. Der Pneu war zwar noch gut, aber ich wollte lieber jetzt für die kommenden Pisten einen neuen Reifen, als später wenn wir wieder auf Teerstrassen fahren würden. Speichen kontrollieren, Luftfilter auswaschen und Ölkontrolle waren die weiteren Standardarbeiten die bei den Töff anfielen. Für das Mittagessen ging ich auf den nahegelegenen Markt und kaufte Früchte und Gemüse ein. Es gab Tomaten-, Rettich- und Rüeblisalat. Bald einmal verabschiedeten sich die beiden Michel. Sie wollten noch ein Stück aus *Djanet* heraus Richtung *Tamanrasset* fahren.

Ich schrieb die am morgen früh begonnenen Postkarten noch fertig und brachte sie zur Post. Auf dem Rückweg schaute ich bei einem Silberschmied hinein. Er hatte verschiedene interessante Arbeiten zum Verkauf, aber mir war sofort eine Kette mit Anhänger, einem sogenannten „Kreuz des Südens“[10] ins Auge gestochen. Der Verkäufer war gar nicht so sehr an Bargeld interessiert, sondern eher am Tauschen. Ich hatte einen ganzen Sack voller Kleider mitgenommen und holte diesen nun in

[10] Jeder Tuareg Stamm hat sein eigenes Kreuz, insgesamt gibt es mindestens 21 Formen dieser Tuareg Kreuze.

den Laden. Erst wollte er alle Kleider plus 400 Dinar. Am Ende bekam er von mir etwa vier Paar Hosen und einige T-Shirt und ich das Kreuz. Für mich war es Gratis und er hatte ein gutes Geschäft gemacht, also hatte beide Grund zum Strahlen.

Für das Nachtessen gingen wir mit Thierrys Mannschaft in ein Restaurant am Markt. Es erwies sich als die beste Wahl bis anhin und als grosse Attraktion gab es sogar Coca-Cola und Fanta zu trinken. Anschliessend gab es noch Kaffee und „Aschi" unterhielt den ganzen Campingplatz mit Gitarre und Country Music.

# Mittwoch 29. November 1989

**Djanet**

Nach dem Morgenessen hatten wir Kleiderwaschen auf dem Programm. Hier in der Stadt hatten wir genügend Wasser zur Verfügung und daher war es kein Problem. Für das Mittagessen holten wir wieder Gemüse auf dem Markt, wir wollten das Angebot nutzen, solange wir die Möglichkeit hatten. Am Nachmittag wurde es lärmig auf dem Camping da eine organisierte Gruppe von 23 Personen eingetroffen war. Wie üblich für diese Leute, ist ihr Lastwagen ihre Welt und sie kümmerten sich wenig um die Umgebung.

Heute mussten wir uns auch noch um die Erlaubnis für die Weiterreise kümmern. Erst zum Nationalparkbüro um eine *„fiche"*[11] auszufüllen, anschliessend zur *„Daira"* für die Fahrerlaubnis nach *Tamanrasset*. Da es kurz vor Feierabend war, ging es nur wenige Minuten bis alles erledigt war. Man bat uns, nach einem französischen, vermisst gemeldeten Peugeot Ausschau zu halten auf unserem Weg nach *Tamanrasset*. Wir gingen dann noch einmal zum Nationalpark Büro um das kleine *„Tassili"* Museum anzuschauen. Es ist zwar sehr bescheiden, gibt aber einen Einblick in die Geschichte der Region und die typischen Ausrüstungsgegenstände der Tuareg Kultur. Im Café gleich nebenan genehmigten

[11] Die „fiche", das immer wieder auszufüllende Formular in der Afrikanischen Bürokratie.

wir uns einen Fruchtsaft. Vier verschiedene Aromen wurden angeboten, ein bisher in Algerien noch nie gesehenes Angebot.

Am Abend zuvor hatten wir im Restaurant für uns drei *Cous-Cous* bestellt. Als wir ankamen war schon ziemlich voll, aber man rutschte etwas zusammen. Ob die vielen Leute wegen dem ausgezeichneten Essen kamen oder dem Farbfernseher weiss ich auch nicht. Wir waren auf jeden Fall wieder sehr zufrieden mit dem Menü.

Die „*Daltus*"-Leute vom LKW unterhielten nicht nur sich selbst, sondern auch wir mussten über ihre kindischen Gesellschaftsspiele grinsen. Wir blieben nicht allzu lange auf, denn die Temperatur war innert Stunden empfindlich gefallen.

## Donnerstag 30. November 1989

**Djanet**

Um fünf Uhr morgens war der Teufel los. Ein Teil der nachbarlichen Reisegruppe hatte sich für einen Tagesausflug angemeldet und musste um 6 Uhr bereit sein. Sie waren ja wach, also was soll man sich um den Rest des Campingplatzes kümmern…

Rolf und ich wollten heute einen kleinen Ausflug südlich von *Djanet* unternehmen. Im Reiseführer sind einige Punkte beschrieben die wir besichtigen wollten. Nur ca. 7 km der Strasse entlang soll es Felsgravuren haben. Auch nach längerem Suchen fanden wir sie jedoch nicht. Ein Flugzeug welches beim Landeanflug zerschellt war fanden wir hingegen wie beschrieben nur 1 km abseits der Strasse. Viel ist nicht davon übrig geblieben, denn alles was irgendwie brauchbar war, ist abgeschraubt worden. Noch weiter in der Wüste drin sollten wir ein altes Schlüssellochgrab finden, aber das war wieder eine Fehlanzeige. Aber die Landschaft entschädigte uns für die entgangene Geschichtslektion. Zurück in *Djanet* fuhren wir zum höchsten Punkt hinauf, um einen Blick aus der Vogelperspektive auf die Oase zu erhalten.

Nach dem Mittagessen kam ein deutsche KTM Fahrer an. Er war nicht sehr glücklich mit seinem Töff und beklagte sich über Vibrationen und viel Schraubarbeit. Gegen Abend entdeckte Billy noch ein gebrochenes Federblatt vorne rechts. Erst wollte er mit wechseln warten bis *Tamanrasset*, aber ich überredete ihn, es noch hier zu wechseln. In etwas mehr als einer Stunde war das Blatt gewechselt und das Paket um ein zusätzliches Blatt verstärkt.

Zum Nachtessen gingen wir wie gestern ins Restaurant am Markt. Georg, der KTM Fahrer, kam mit uns mit. Wie üblich war es ziemlich voll. Wir liessen uns einen Tisch reservieren und als wir nach einem kurzen Spaziergang zurückkamen, war ein Tisch gedeckt für uns. Heute hatte man leider keine Auswahl, einen Tomatensalat als Vorspeise und dann ein Linsengericht, welches aber sehr gut schmeckte, war das einzige Menü.

Im Camping zurück machten wir uns einen Kaffee. Die „*Daltus*"-Leute waren auch nicht mehr lange auf, denn sie hatten einen anstrengenden Tagesausflug hinter sich, so wurde es schnell ruhig im Camp.

# Freitag 1. Dezember 1989

**Djanet – Fort Gardel + 40 km, 175 km**

Das Camp war abgebrochen und nun ging es zur Tankstelle. Benzin gibt es dort für Touristen nur am Abreisetag. Es war ein riesen Betrieb und wir mussten fast eine Stunde anstehen bis jeder seinen Tank und zum Teil auch Kanister gefüllt hatte. Super war im Moment nicht erhältlich, aber im grossen Tank des Toyotas war erst 1/3 verbraucht, so dass ein akzeptables Gemisch entstand.

Da *Djanet* für uns eine Sackgasse war, ging es bis *Fort Gardel* denselben Weg zurück. Nach gut einer Stunde hatte ich den „*Daltus*"-LKW eingeholt. Die gestressten Leute hatten für die 60 km fast 2 ½-mal solange gebraucht. Nach einem Schwatz ging es für alle weiter. Später kamen mir noch zwei deutsche Töfffahrer entgegen, was wiederum ein Grund zum

Anhalten war. Hier holten mich Rolf und danach auch Billy ein. Die beiden Deutschen waren die Gräberpiste gefahren und schwärmten davon. Vor der Mittagspause holten wir auch noch die Gruppe Deutsche ein, welche am Morgen von *Djanet* gestartet waren. Sie hatten ausgedehnt „gefrühstückt“ am Strassenrand.

In *Fort Gardel* gab es erst mal einen Orangensaft aus dem Kühlschrank bevor wir uns bei der Police anmeldeten. Wie schon beim ersten Mal wurden wir sehr freundlich behandelt. Beim Suchen nach der Piste nach *Tam* taten wir uns etwas schwer. Erst fuhren wir nach Westen aus dem Dorf raus, aber wir bemerkten den Irrtum bald und drehten auf Süden. Nach einigen Kilometern trafen wir auf Pistenmarkierungen. Fahren konnte man wo man wollte, denn die Strecke führte Anfangs über eine topfebene Fläche. Nur für eine sandige Passage führten die Spuren wieder zusammen. Nachdem die Piste die Richtung gewechselt hatte, wussten wir, dass wir auf den Berg *Tarat* zuhalten mussten. Wir fragten uns schon ob wir in diesem flachen Gebiet campen müssten, als ein mit Felsen gespicktes Gebiet auftauchte. Bei einem riesigen Felsblock fanden wir ein schönes Plätzchen.

Zum Nachtessen gab es *Spaghetti al Tonno* mit Tomatensalat. Später am Abend kam ein kräftiger Wind auf, welcher uns bald in die Schlafsäcke jagte. Tief in die Schlafsäcke versteckt, konnte er uns aber nicht mehr viel anhaben.

## Samstag 2. Dezember 1989

**Fort Gardel + 45 km bis + 220 km, 175 km**

Wir hatten 5 m neben der Hauptpiste übernachtet. Hier musste man allerdings keine Angst vor Verkehrslärm haben. Seit *Fort Gardel* war uns nur gerade ein Lastwagen begegnet.

Wir kamen gut voran und blieben immer in Sichtkontakt, da die Piste manchmal auf einigen Kilometern Breite verlief und wir uns sonst hätten verlieren können. Kurz vor der Abzweigung nach *Tamanrasset* sah ich einen Lastwagen am Pistenrand. Wir hielten darauf zu und erfuhren,

dass der Fahrer seit neun Tagen mit Kupplungsschaden auf die bestellten Teile warte. Wie lange er noch rechne, fragte ich den Fahrer. Heute, morgen oder in einem Monat, entgegnete er lachend. Ob er etwas benötige, Wasser oder Essen, fragte ich. Nur die Zigaretten seien ihm ausgegangen, sonst fehle ihm nichts, was die Antwort…

Wie erwartet tauchte nur 3 km später die Abzweigung mit Wegweiser auf. Obschon die Richtung nicht genau mit der Karte übereinstimmte, entschlossen wir uns die mit Stangen markierte Variante zu nehmen. Aber schon nach wenigen Kilometern drehte die Piste auf West und wir wussten, dass wir die falsche gewählt hatten. Wir fuhren nach Osten in der Annahme, dass wir die richtige so kreuzen würden. Noch zweimal erwischten wir die falsche, bis ich dann stur 4 km querfeldeinfuhr bis ich einen Weg fand der sich genau SSW hielt. Das war der richtige. Nach einigen Kilometern kam die Bestätigung die wir aus der Streckenbeschreibung kannten. Die Landschaft wurde interessanter, da die Piste durch hügeliges Gelände führte. Zur Mittagspause suchten wir uns einen der wenigen Bäume aus. Den nächsten kurzen Halt legten wir beim *Fort Sereounout* ein. Die verlassenen Gebäude geben einen Eindruck, unter was für Umständen man hier, mitten im Nichts, gelebt haben muss. Erstaunlich ist auch, dass der Grundwasserspiegel nur knapp 2 m unter dem Boden liegt. Das Wasser im Brunnen ist zwar leicht salzig, aber doch klar und geniessbar. Ca. 10 km hinter *Sereounout* hielten Rolf und ich auf einer Anhöhe an um auf Billy zu warten. Ich staunte nicht schlecht, als Billy nicht wie wir nach Süden abbog, sondern geradeaus nach Westen weiterfuhr. Wir warteten noch einen Moment, aber als er nicht mehr auftauchte, fuhren wir ihm hinterher. Des Rätsels Lösung war, das wir den Steinmännchen und somit der Hauptpiste gefolgt waren, während Billy am rechten Pistenrand geblieben und automatisch auf die sich abtrennende Lastwagenpiste gekommen war. Wir brauchten schliesslich fast 15 km bis wir Billy wieder eingeholt hatten. Wir entschlossen uns, auf der Lastwagenvariante zu bleiben. Wir fuhren noch etwas mehr als eine Stunde, bis wir abseits der Piste einen Rastplatz bei einem Baum fanden.

Wir wollten wieder ein Brot backen und daher begannen Rolf und Billy das mitgebrachte Holz zu zerkleinern und das Feuer in Gang zu setzten, während ich mich um den Teig kümmerte. Nach einer guten Stunde backen stellte sich heraus, dass das Brot diesmal perfekt gelungen war. Rolf hatte heute Küchendienst, das Menü: Salzkartoffeln mit Saftschinken und Tomatensalat.

Heute blieb der Wind aus, aber es wurde jetzt schon etwas kälter am Abend, sodass wir um neun bereits im Schlafsack lagen.

## Samstag 3. Dezember 1989

**Fort Gardel + 220 km bis Nähe Metoutek, 190 km**

Als ich das erste Mal erwachte, war auch der Tag im Begriff zu erwachen. Ein schöner Sonnenaufgang aus dem Schlafsack betrachten und anschliessend die ersten, wärmenden Sonnenstrahlen waren ein guter Tagesanfang.

Schon bald nach dem Aufbruch ging die Piste in eine nicht enden wollende „*Hammada*“ über. Diese mit feinem bis groben Schotter übersäte Ebenen kann man sehr gut querfeldein befahren. Aufpassen muss man nur auf die zum Teil tiefen Querrillen die durch Regenfälle entstehen. Auch Billy konnte ein flottes Tempo vorlegen. Kurz nachdem die Piste einem immer enger werdenden Tal folgte, machten wir Mittagspause.

Irgendwo in dieser Gegend mussten wir eine falsche Abzweigung erwischt haben. Die allgemeine Richtung stimmte zwar, aber der fällige Zusammenschluss mit der Autopiste erfolgte nicht. Wir blieben auf der Spur, da sie ziemlich regelmässig befahren schien. Durch ein breites, landschaftlich reizvolles Tal ging es immer weiter westwärts. Wie ein geölter Blitz verschwand eine Gazelle bei unserem Erscheinen. Nach dem Verlassen des Tals folgten wir einer weiten Ebene südwärts. Wir erwarteten nun ungeduldig und etwas verunsichert die Hauptpiste. Wir hatten keine Ahnung wo genau wir uns befanden, aber die Richtung stimmte und nach wie vor folgten wir einer gut erkennbaren Piste. Nach einer sehr sandigen Passage trafen wir unvermittelt auf eine ebenfalls

unmarkierte Fahrspur welche von Ost nach West führte. Wir beschlossen der Piste nach Westen zu folgen. Langsam wurde das „*Oued*“ immer enger bis wir schliesslich wunderschönen Canyon fuhren. Das „*Oued*“ war voll tiefem Weichsand, aber wir kamen gut durch. Unvermittelt standen wir einer Frau, welche eine Ziegenherde hütete, gegenüber. Als wir uns ihr näherten um nach dem Weg zu fragen, trieb sie ihre Herde eilig davon und verschwand. Wir folgten weiter dem Tal und trafen auf eine Nomadensiedlung. Es war keine Menschen zu sehen, aber ihre Habseligkeiten waren in den Bäumen aufgehängt. Das Tal weitete sich und die Piste erreichte einen kleinen Pass. Die Aussicht von dort war grandios. Über ein weites Tal war der Blick frei auf ein zerklüftetes Bergmassiv. Nach einem Kilometer kam von rechts eine Piste dazu. Wir folgten der unseren weiter nach Süden. An einer sehr sandigen Stelle mit tiefen Spuren sah ich mich nach den anderen um und schon lag ich auf der Nase. Passiert war nichts denn im Weichsand fällt Fahrer und Maschine meist auch weich.

Wenig später begegneten wir mitten in der Pampa einem Alten. Er sprach gebrochen Französisch und so konnte er uns erklären, dass die an dieser Stelle einmündende Piste von *Mertoutek* komme und wenn wir weiter nach Süden fahren würden, wir früher oder später auf die Hauptpiste von *Ideles* nach *Hirafok* stossen würden. Wir hatten zwar gewusst, dass wir früher oder später auf diese Piste stossen müssten, waren aber trotzdem froh wieder zu wissen wo wir uns befanden.

Nur einige Kilometer später fanden wir ein schönes Camp unweit der Piste. Wir hatten noch genügend Holz und da das Brot sowieso aufgebraucht war, buken wir erneut. Diesmal war gar nichts mehr am Brot auszusetzen. Es gelang „wie vom Bäcker“.

Billy hatte heute Küchendienst. Sein Menü: Reis mit Wildreis, dazu *Brätchügeli* an weisser Sauce und ein Rettich-Rüebli Salat. Wie immer wenn die Gusspfanne sowieso zum Einsatz kam, gab es eine Ladung Pop-Corn.

# Montag 4. Dezember 1989

**Nähe Metoutek – Tamanrasset, ca. 220 km**

Als ich morgens um 4 Uhr kurz erwachte, war der Himmel noch ohne Bewölkung. Beim Aufstehen war er hingegen bedeckt und nur im Westen sah man, dass es klar war.

Wir machten uns auf den Weg in der Annahme, nach spätestens 20 km auf die Hauptpiste *Hirafok-Ideles* zu treffen. Bei einer Gabelung nach 10 bis 20 km wählten wir, fälschlicherweise immer noch die SW oder W haltend, die Linke Möglichkeit. Dadurch mussten wir auf eine selten benutzte Piste *Mertoutek-In Ecker* gelangt sein. Als wir dann immer mehr nach Westen, anstatt Süden lenkten, nahmen wir die nächste uns bietende Gelegenheit wahr, nach Süden abzudrehen. Wir wussten, dass wir genügend Reserven hatten, um so nach Gefühl zu „navigieren". Ebenso klar war, solange wir uns zwischen Süden und Westen bewegten, wir spätestens nach 100-150 km auf die Teerstrasse *Tamanrasset-In Salah* treffen mussten. Treibstoff hatten wir noch für 400 km.

Aus einem hügeligen Gebiet mit steiniger Piste gelangten wir in ein weiteres *„Oued"*. Die sehr sandige Piste war etwas mühsam zu befahren und liess einem wenig Zeit die schöne Landschaft zu geniessen. Wir stiessen auf eine kleine Gruppe wilder Kamele die uns neugierig beäugten und sich dann aber gemächlich verzogen. Die vielen dürren Bäume veranlassten uns, etwas Brennholz zu bunkern. In wenigen Minuten hatten wir einen schönen Vorrat verladen. Über einen kleinen Pass wechselte die Piste in ein breites Tal in welchem wir gut vorankamen. Bei einem domartigen Berg gabelte sich die Piste. Wir wählten die linke Spur und stiessen nach etwa 3 km unvermittelt auf eine kleine Siedlung die oberhalb eines *„Oueds"* angelegt war. Die einzigen Personen die wir sahen, war eine Frau mit zwei kleinen Kindern, die anderen Hütten waren wie ausgestorben. Die Frau starrte uns verständnislos an und ignorierte uns dann völlig. Ein Lastwagen und ein Traktor, sowie die zwei laufenden Wasserpumpen unten im Flussbett waren für uns sichere Zeichen, das auch Männer nicht weit sein konnten. Wir beschlossen in der

Nähe Mittagspause zu machen, in der Hoffnung, dass sich doch noch jemand anderes einfinden würde. Rolf wollte noch eine kleine Erkundungsrunde durch die Umgebung machen. Er kam erst nach mehr als einer Viertelstunde zurück. Er hatte bei einem Treibhaus im *„Oued“* einen Mann der etwas französisch sprach angetroffen. Der hatte ihm erklärt, dass wir uns etwa 10 km nordöstlich von *In Amguel*, an der Teerstrasse befänden. Als ihm Rolf einige Zigaretten schenkte, gab ihm der Araber einen ganzen Sack voll knackig frische Peperoni und Tomaten mit.

Nach dem Mittagessen ging es weiter. Anstatt voll nach Westen zu halten, wählten wir wiederum eine Möglichkeit nach Süden zu fahren und nach rund 20 km trafen wir auf die Piste von *Hirafok* zur Teerstrasse und zwar genau beim Kilometerstein *„Hirafok 71 km – In Amguel 10 km“*

Nach 4 km trafen wir wenig unterhalb von *In Amguel* auf die Hauptstrasse. Da es nur noch 120 km Teerstrasse bis nach *Tamanrasset* waren, entschlossen wir uns, durchzufahren. Das schwarze Band, so ganz ohne Löcher, Wellblech und *Fesch-Fesch* schläferte einem fast ein. Aber dafür kamen wir schnell voran. Nur einige Kilometer der berüchtigten, total zerstörten Teerstrasse sind noch geblieben, der Rest ist in recht guten Zustand.

Im Campingplatz in *Tam* angekommen, trafen wir verschiedene Leute die wir von *Djanet* her kannten. Die beiden Michel mit ihren Motorrädern waren da, der Deutsche mit dem kleinen Land Rover war nach einem Differenzialbruch auch angekommen und auch das französische Päärchen in ihrem Uralt-Renault war da. Sie waren mit Roberto und Francesca zusammen gereist und waren auf fast die genau gleiche Route abgekommen wie wir. Wir bauten unser Camp auf und genossen den ruhigen „Feierabend“. Ich kochte heute ein *„Risotto ai Funghi“* mit Tomaten und Peperoni Salat. Da ich für das Risotto einen Schluck Weisswein brauchte, musste unsere letzte Flasche daran glauben. Den Rest schütteten wir natürlich nicht weg.

Um halb neun kam Roberto von seinem *Assekrem* Ausflug zurück und kam noch kurz rüber um uns zu begrüssen. Wir gingen früh zu Bett.

# Dienstag 5. Dezember 1989

**Tamanrasset**

Ich bin es wohl nicht mehr gewohnt Geräusche um mich herum zu hören, denn ich schlief nicht besonders gut. Die „Wachhunde“ mit ihrem Gebell trugen auch wenig zu einem tiefen Schlaf bei. Beim Aufwachen stellte ich fest, dass wir wieder das gewohnte Wetter hatten: Strahlend blauer Himmel.

Wir hatten uns vorgenommen heute Morgen zu duschen. Aber es war noch recht kalt und wir hatten alle drei wenig Lust frierend eine eiskalte Dusche zu nehmen. Ich füllte vorsorgend die unsere Solardusche um bis am Nachmittag wenigstens eine lauwarme Dusche nehmen zu können. Den Morgen verbrachte ich gemütlich, ein bisschen schwatzen, etwas lesen, Karten studieren. Die Zeit verflog im Nu.

Am Nachmittag ging ich in die Stadt um uns von *Djanet* her kommend anzumelden, damit wir nicht als verloren galten. Ich nutzte die Gelegenheit um eine kleine Stadtrundfahrt zu machen um einen ersten Eindruck zu gewinnen. *Tam* schien eine recht lebendige Stadt zu sein, bei 50‘000 Einwohnern aber eigentlich kein Wunder. Das Zentrum ist irgendwie recht einladend mit seinen braunen Lehmbauten. Die vielen Bäume tragen sicher auch positiv zum Stadtbild bei. Nach der Rückkehr kam ich mit unseren Nachbarn, einem Päärchen aus Neuseeland, ins Gespräch. Sie begeben sich morgen auf einen 8-tägigen Kamelritt zum *Assekrem* und zurück. Für 3100 Dinar pro Person ist das eine günstige und sicher sehr interessante Art die Wüste kennenzulernen.

Anne-Marie fragte herum, ob wir gemeinsam ein Nachtessen kochen wollten. Die Gruppe die sich von *Djanet* her schon kannte, war gemeinsam dafür. Zwölf Leute aus vier Ländern begannen bald mit den Vorbereitungen. Da wurden erst mal von Billy und mir zwei Brote gebacken, was übrigens mit grossem Interesse verfolgt wurde. Anschliessend ging

das grosse Gemüserüsten los. Zu viert sassen wir am Tisch und schälten, schnetzelten und hackten Peperoni, Tomaten, Zwiebeln und Knoblauch. Auf dem Menü standen Spaghetti und Eier Omelett  mit Gemüse.

Es war eine fröhliche Gesellschaft die da zusammen an einem grossen Tisch sass. Nach dem Essen machte ich einen „Grüntee Fertig“, also mit Zwetschgenwasser abgeschmeckt, was nach einigem Misstrauen strahlende Gesichter bewirkte. Später sassen wir am Lagerfeuer und hatten unseren Spass an den vielen Geschichten die zum Besten gegeben wurden. Es wurde fast elf Uhr bis wir zu Bett gingen.

## Mittwoch 6. Dezember 1989

**Tamanrasset**

Langsam aber sicher wird es kälter in der Sahara. Bis die Sonne über dem Horizont erschien, war der Morgen empfindlich kühl. Aber die Tagestemperaturen lagen noch immer über 20°C.

Als Roberto und Francesca aus dem Hotel in den Camping kamen, stellten sie eine Dose Nutella und Zwieback auf den Tisch, sodass alle zupacken konnten. Wir hatten schon in *Djanet* über seine Vorliebe für Nutella gespottet.

Noch vor dem Mittag machten wir uns zu Fuss Richtung Stadt auf den Weg. Wir hatten gar nicht auf die Uhr geschaut und erreichten das Zentrum zu einer Uhrzeit als viele Läden zuschlossen bis 14 Uhr. Die Cafés und Restaurants bleiben aber grösstenteils offen und so konnten wir gemütlich unser Mittagessen in einem Gartenrestaurant geniessen. Als grosse Abwechslung gab es hier in *Tam* Poulet vom Grill. Ein ganzes Poulet kostete 80 Dinar. Noch während wir assen tauchte zuerst der eine Michel, kurz darauf auch noch der zweite auf. Als Roberto und Francesca sich auch noch zu uns setzten, waren wir wieder eine lustige Gesellschaft zusammen. Auf der Hauptstrasse herrschte reger Betrieb und es war interessant dem Treiben zuzuschauen.

In einem kleinen Reisebüro organisierten wir für den nächsten Tag einen Kamelausritt für uns drei. Der Inhaber sagte uns, dass er erst einen Führer und drei Kamele auftreiben müsse, uns aber am Abend Bescheid geben würde wie die Exkursion ablaufen würde.

Im Camping angekommen, kamen wir mit zwei jungen Schweizern ins Gespräch, die mit ihren DR Big noch weiter in den Süden wollten. Da sie das erste Mal in der Wüste sind, hatten sie etwas Bedenken den Weg zu finden. Da die beiden Michels und Roberto Übermorgen in dieselbe Richtung wollten, organisierten wir ihnen, dass sie bei dieser Gruppe mitfahren konnten.

Unserer acht Leute hatten vor, gemeinsam in einem der wenigen Restaurants indem es auch Wein gibt, essen zu gehen. In der Bar des *Tahat* Hotels genehmigten wir uns einen Aperitif. Pastis und Limonade waren die ganze Auswahl in diesem 4-Stern Hotel, dem besten in der Stadt.

Als wir im Restaurant *Tahirine* ankamen, fiel sofort auf, das es meist Einheimische waren die dort assen. Das Essen selbst war wohl kaum der Grund, dass sie sich für dieses Restaurant entschieden hatten, denn fast alle Gäste hatten eine ganze Flasche Wein vor sich stehen. Einer war so besoffen, dass er nur noch ungeschickt in seinem Teller herumstocherte. Das einzige Menü war Salat und ein winziges Stück Fleisch mit Pommes Frites. Der Kellner brachte anstatt der bestellten vier Flaschen Wein nur deren drei. „C'est fini le vin", gab er bekannt. Der Wein war dann auch definitiv besser als das Menü.

Zurück im Camping machten wir noch einen Tee, gingen aber bald zu Bett, denn der kalte Wind war ein bisschen ungemütlich.

## Donnerstag 7. Dezember 1989

**Tamanrasset**

Diesmal hatte es Rolf erwischt. Mitten in der Nacht musste er erbrechen und auch ein böser Durchfall plagte ihn. Mit Kamelreiten war im Moment nichts für ihn. Ich fuhr zum Hotel *Tahat* um Robert und Francesca

zu fragen ob sie mitkommen möchten. Es war ihnen beiden aber zu kurzfristig. Michel II sprang dann aber für Rolf ein.

Pünktlich um acht Uhr erwarte uns der Führer mit seinen vier Kamelen direkt vor dem Camping. Unsere Säcke und die Schuhe wurden am Sattel befestigt. Einer nach dem anderen kletterte in den Sattel der knienden Kamele. Ein Ruck nach vorne, einer nach hinten und schon sitzt man etwa 2 m über der Erde. In gemächlichem Schritt ging es einem *Oued* entlang. An die ewige Schaukelei muss man sich erst gewöhnen, aber dafür hat man genügend Zeit um die Umgebung zu geniessen. Der Tuareg an der Spitze der kleinen Karawane, summte leise arabische Lieder vor sich hin.

Bald liessen wir die letzten Häuser hinter uns. Die Landschaft wurde zunehmend hügliger, immer wieder unterbrochen von grünen *Oueds*. Michels Kamel hatte schon zweimal das meinige in der Allerwertesten gebissen. Jedes Mal machte es deshalb, verständlicherweise, einen Satz nach vorne, was mich jedes Mal auch kräftig durchschüttelte. Der *Targi* hielt an und änderte die Reihenfolge der Kamele, sodass Michel nun direkt hinter dem Führer war. Danach war Ruhe.

Oberhalb eines *Oueds* liess der Führer uns absitzen. Er liess die Tiere nacheinander niederknien, sodass man bequem absteigen konnte. Der Abstieg ins *Oued* war ziemlich steil und da die Knie der Kamele nach hinten ausknicken ist das Bergablaufen nicht nur für den Reiter unbequem, sondern eben auch für das Kamel. Bei einigen riesigen Felsblöcken wurden die Kamele abgesattelt und zu einer *Guelta* geführt um zu trinken. Während der *Targi* die Kamele auf das Plateau führte um sie „grasen“ zu lassen, kletterten wir drei weiter in das kleine Tal hinein. In Anbetracht der vielen Bäume und Büsche muss es ziemlich viel Grundwasser haben in diesem Einschnitt. Einige wunderschöne Plätze zum Campieren waren leider bereits durch Abfälle verschandelt. Wir ruhten uns aus und ich machte ein Nickerchen. Anschliessend wurde vom *Targi* ein Feuer entzündet um Tee zu kochen. Eine Handvoll Zweige reichte ihm dazu völlig. Er setzte ein Teekännchen auf und als das Wasser kochte, gab er ein Weissweinglas voll Teeblätter bei. Das erste Wasser

ist nur zum Waschen der Blätter und wird weggeschüttet. Dann kam ein Glas Zucker dazu und wurde wieder erhitzt. Anstatt zu rühren, wird der Tee immer wieder ins Glas und wieder zurück in die Kanne geleert. Dreimal wurde Wasser nachgefüllt und der Tee war immer noch stark und süss. Zum Mittagessen hatte der Führer sein Standardmenü, Sardinen, mitgebracht, während wir Käse und Orangen beisteuerten.

Nach dem Essen machte sich der *Targi* auf um die Kamele zurückzuholen während wir faul herumlagen. Die Tiere wurden gesattelt und zu Fuss zum Plateau hochgeführt. Erst jetzt wurden die Tiere bestiegen. Auf demselben Weg ging es nach *Tam* zurück. Langsam aber sicher begannen bestimmte Körperteile weh zu tun. Der harte Sattel und die ungewohnten Bewegungen der Kamele waren wohl die Ursache. Ich auf jeden Fall war froh als der Camping auftauchte. Wir bezahlten unseren Führer und gaben ihm eine grosszügiges Trinkgeld. Wir bedankten und verabschiedeten uns von ihn. (100 Dinar pro Kamel und Tag)

Um sieben hatten wir im Restaurant *Ténéré* abgemacht. Michel I hatte reserviert und *Cous-Cous* bestellt. Pascal und Anne-Marie waren etwas spät dran und so fuhr ich voraus um es Roberto zu melden. Er wartete bereits vor dem Restaurant. Wir gingen zu dritt hinein und bestellten eine Flasche Weisswein zum Apéro. Als der Rest eintrudelte, begann der Kellner zu servieren. Erst gab es *Chorba*, eine typische Suppe Nordafrikas. Wie auch das *Cous-Cous*, welches folgte, sind beides eine Art Nationalgerichte. Die Portionen waren riesig und wir hatten Mühe alles zu verschlingen. Das Bier war etwas schwach, aber der Rosé den wir zum Essen tranken war, wie schon der Weisswein, ganz gut.

Auf dem Campingplatz zogen wir uns bald in den Schlafsack zurück.

## Freitag 8. Dezember 1989

**Tamanrasset**

Heute war der Tag des Abschieds. Roberto und Francesca, die beiden Michel, Pascal und Anne-Marie, sie alle wollten weiter nach Süden. Ihnen angeschlossen hatten sie die beiden Schweizer Josef und Peter

Ackermann, sowie die drei Schweden, welche die Fahrbewilligung ohne Autobegleitung nicht bekommen hatten. Um zehn Uhr waren dann alle bereit. Nach ihrem Aufbruch war es ruhig geworden, wir werden die Bande sicher vermissen.

Billy und ich waren gar nicht gut in Form wegen der Nachwirkungen unseres Kamelritts gestern. Uns taten alle Knochen weh und so gab es für uns einen ruhigen Tag. Rolf machte einen kleinen Ausflug nach *Amsel* im Süden der Stadt. Kurz nach Mittag tauchten Pascal und Anne-Marie wieder auf. Sie hatten wieder einmal Streit bekommen und hatten deswegen die Reise in den Süden abgebrochen.

Am Abend spülten Rolf und ich die eingelegte Wäsche und hängten sie anschliessend zum Trocknen auf. Nach einer einfachen Suppe gingen wir bald zu Bett.

## Samstag 9. Dezember 1989

**Tamanrasset**

Nachdem wir ziemlich spät aufgestanden waren, ging ich in die Stadt um Brot zu holen. Das Frühstück zog sich dann in die Länge, sodass bald mal Mittag war.

Ich hatte mir am Morgen eine Solardusche vorbereitet die bis in den frühen Nachmittag angenehm warm geworden war. Die Duschen im Campingplatz laufen nur einige Minuten am Morgen und dann erst am Abend wieder und das Wasser ist eiskalt. Brrrr!

Da auf Morgen die Abreise geplant war, mussten wir noch einmal einkaufen. Bei uns zu Hause geht man dazu in die Migros, aber hier in Algerien klappert man systematisch die einzelnen Läden ab. Der eine hat die gesuchten Sardinen, dafür kein Fruchtsaft. Hat man den Fruchtsaft gefunden, ist man erstaunt, dass es auch Birnensaft gibt. Dafür hat es den üblichen Aprikosensaft nirgends, usw.

Für Gemüse und Früchte gingen wir auf den zentral gelegenen Markt. Das Angebot war recht gut. Müsste man zum offiziellen Kurs einkaufen,

würde das Gemüse um die 4 SFr. pro Kilo kosten. Mit dem Schwarzkurs fallen die Preise auf 1 SFr. Als wir Benzin tanken wollten, hatte die eine Tankstelle gar kein Benzin mehr und die andere nur noch Normalbenzin. Wir hätten halt doch gleich bei unserer Ankunft tanken sollen.

Wir wollten am Abend grillieren und suchten daher eine Metzgerei auf, wo wir Rindfleisch und Würstchen kauften. Als Pascal und Uwe bei unserer Rückkehr davon Kenntnis davon bekamen fuhren sie auch gleich zum Metzger um sich mit Grillfleisch einzudecken. Das gemeinsame Nachtessen war wieder ein geselliges Festmahl. Als Dessert überraschte uns Anne-Marie mit Crêpes, welche wir mit Konfitüre füllten. Bis dann der Abwasch auch noch erledigt war, ging es bereits auf zehn Uhr zu, Zeit in die Federn zu kriechen.

## Sonntag 10 Dezember 1989

**Tamanrasset – Assekrem, ca. 98 km**

Heute mussten wir wieder einmal unser Camp räumen. Wir kamen mit packen gut voran und nach dem Morgenessen verabschiedeten wie uns von Uwe, Anne-Marie und Pascal.

In der Stadt besorgten Billy und ich im „Supermarkt“ Thon, Käse gab es keinen. Übrigens waren Milchpulver und Zucker in der 50‘000 Seelen Stadt im Moment auch nicht erhältlich.

Rolf besorgte unterdessen frisches Brot. Als alles erledigt war, ging es Richtung *Hoggar* Gebirge. Die Abzweigung zur Chapuis-Quelle verpasste Rolf, da die schöne Piste zum etwas schnelleren Fahren verleitete. Also kehrten wir zurück um der richtigen Piste zu folgen. Nach einigen Kilometern kommt man zu einem Gebäude in welchem die kohlensäurehaltige Quelle entspringt. Das Wasser hat denselben Geschmack wie *Henniez*[12] ohne Kohlensäure. Wir tranken einen Tee, genossen die Ruhe des Morgens und füllten unseren Trinkwasserkanister bevor wir auf die Hauptpiste zurückkehrten. Bald führte die Piste in die Berge und Billy

[12] Henniez ist eine der bekanntesten Mineralwassermarken in der Schweiz

mit dem Auto blieb etwas zurück. Die Landschaft war fast ohne Vegetation, aber die vielen Formen der freistehenden Berge sind beeindruckend. Nachdem wir wieder einmal auf Billy gewartet hatten, beschlossen wir bis zum *Assekrem* durchzufahren.

Die *Gueltas Afilal* hatten wir abgeschrieben, weil sie laut lokalen Informationen vom Militär besetzt sind. Als wir bei der Abzweigung ankamen, standen aber da ein Schild des Nationalparks und der Hinweis auf ein Café. Rolf wartete auf Billy und ich fuhr voraus. Der Mann der das Café führte machte das in seinem ersten Jahr. Weil zu wenig Wasser für eine ganze Militäreinheit vorhanden sei, hat man sie wieder abgezogen, erklärte er. Für uns ein Glücksfall, weil die *Gueltas* sind sehr schön. Mitten in dieser Steinwüste findet man Oleander und wilde Minze. Die grössten Wasserbecken sind einige Meter tief. Man kann der Kette von *Gueltas* mehrere Hundert Meter folgen. Nach der Rückkehr zum Café wollte ich noch einen hübsch gefertigten Beutel aus Gazellen Fell erstehen. Der verlangte Preis war aber mir ein wenig zu hoch und das Entgegenkommen des Verkäufers zu klein, sodass der Handel nicht zustande kam.

Die Landschaft wurde immer imposanter. Die Felstürme rückten zusammen und die Piste führte mitten durch. Entsprechend der Steilheit wird die Piste immer schwieriger zu befahren und sie ist von Felsbrocken übersät. Ab der Abzweigung von der *Hirafok* Piste geht es noch einmal so richtig steil hoch bis man schlussendlich den *Assekrem* erreicht. Durch ein Tor fährt man auf das kleine Plateau. Neben den Gebäuden des Paters auf dem Gipfel, befinden sich auf dem erwähnten Plateau auch noch eine Herberge mit zwei Gebäuden mit Schlafräumen.

Um den Sonnenuntergang, die grosse Sehenswürdigkeit hier auf 3000 m, zu erleben, stieg ich zur Einsiedelei hoch. Als ich ankam waren erst fünf weitere Gäste oben. Aber nach Rolf und Billy kamen immer mehr, sodass wir den Sonnenuntergang in Gesellschaft von gut dreissig Leuten genossen. Leider war es im Westen bewölkt und daher war nicht viel zu erwarten.

Zum Nachtessen kochten wir uns nur eine Suppe, da wir erst noch etwas zum *Zvieri* gegessen hatten. In der Herberge gingen wir noch einen Tee trinken bevor wir in unser Kämmerchen zurückgingen.

# Montag 11. Dezember

**Assekrem – Hirafok + 35 km, 108 km**

Um halb sieben erwachte ich. Höchste Zeit, wenn wir auch den Sonnenaufgang sehen wollten. Billy zog es vor im Schlafsack zu bleiben. Rolf kam mit etwas Verspätung auch zur Einsiedelei hoch. Der Himmel war zwar schön rot, aber der Sonnenaufgang wurde wieder von Wolken herausgezögert. Die Berge im morgendlichen Licht waren geisterhaft. Ich liess die Licht- und Farbwechsel auf mich wirken. Es war recht kalt, aber bald wärmten die ersten Sonnenstrahlen.

Bis zu der Abzweigung nach *Hirafok* ging es auf demselben Weg zurück. Vor uns war ein „Overlander"-Lastwagen gestartet der nun im Schritttempo talwärts kroch. Die Piste nach *Hirafok* war vor einigen Jahren neu gebaut worden, aber vor allem in steilen Abschnitten oder bei Durchqueren von *Oueds*, war sie zum Teil bereits wieder unpassierbar und musste umfahren werden. Die Landschaft wurde immer flacher. Bei einer *Guelta* warteten wir auf Billy und machten dann zusammen Mittagspause. Am Ende eines schmalen Canyons entspringt eine Quelle welche dann verschieden Wasserbecken speist.

Die Piste erlaubte nun auch höhere Geschwindigkeiten, sodass wir auf Billy nie lange warten mussten. Etwa 30 km vor *Hirafok* besuchten wir eine weitere *Guelta*, gleich neben der Strasse gelegen. Das wäre ein sehr schöner Campingplatz, aber für uns war es noch etwas zu früh. Wir hatten erfahren, dass in *Hirafok* erst kürzlich ein neues Café aufgemacht hatte. Die beiden Michel hatten geschwärmt von der freundlichen Bedienung. Für Rolf und mich ein guter Grund dort auf Billy zu warten. Zwar war das Café nicht offen bei unserer Ankunft, aber kurz nachdem wir uns in der Gartenwirtschaft gesetzt hatten, kamen die ersten Kinder und danach der Wirt der die selbigen zum Teufel jagte. Wir bleiben nicht

lange allein. Bald waren sechs, acht Männer die uns Gesellschaft leisteten, um uns herum. Vom Wirt wurden uns Handarbeiten zum Kauf angeboten. Wir wollten etwas davon gegen Kleider tauschen. Er war allerdings an den Kleidern nicht interessiert, hingegen alle anderen. Ich holte die Kleider und bald war ein unterhaltsames Handeln im Gange. Es war eigentlich nicht der Zweck gewesen die Kleider zu verkaufen, aber wir dachten, dass wir mit dem Erlös einen Teil der Souvenirs kaufen könnten. Mitten drin gab es einen Alarm: „La Gendarmerie“!! Innert zwei Minuten waren unsere Kleider, die Handarbeiten und der Schmuck versteckt und alle Algerier sassen scheinheilig im Café und spielten Domino und schon kam die Patrouille herein und grüsste uns freundlich. Sie tranken einen Tee und gingen bald wieder. Sofort ging das Handeln weiter. Zuletzt hatten wir etwa 300-400 Dinar aus dem Kleiderverkauf beisammen. Legten wir den Rest des Bargelds im Portemonnaie dazu, kamen 582 Dinar zusammen. Unter 600 wollte der Wirt aber nicht verkaufen. Also verkaufte ich ihm erst eine Blue Jeans für 20 Dinar. Ehrlich wie er war, gab er mir 2 Dinar retour weil die 582 plus die Blue Jeans im Wert von 20 machten 602 Dinar. In meinem Übermut über das nun gelaufene Geschäft warf ich die 2 Dinar, Wert etwa 10 Rappen, in die Luft. Das war aber ein riesen Fehler, denn die umstehenden Leute waren darüber sehr aufgebracht. „Geld wirft man nicht weg“, rief mir einer ganz erregt zu. Als sich die Gemüter wieder beruhigt und ich mich entschuldigt hatten, verabschiedeten wir uns und fuhren zu Dorf hinaus um nach einem Übernachtungsplatz zu suchen.

In einem *Oued* fanden wir nicht weit der Piste ein nettes Plätzchen. Angesichts des mittlerweile schwarzen, bedeckten Himmel waren wir allerdings nicht sicher ob die Wahl gut war, denn wenn es stark regnen sollte, wären wir hier Hochwassergefährdet.

Wir fanden im *Oued* genügend Holz um ein Lagerfeuer zu unterhalten. Nach dem Essen gab es einen Tee und wir sassen plaudernd zusammen. Schon seit der Dämmerung hatte sich die Bewölkung wieder aufgelöst, sodass immer wieder der fast volle Mond sichtbar wurde und damit auch die Hochwassergefahr gebannt war.

# Dienstag 12. Dezember 1989

**Hirafok + 35km – In Ecker – Amguid Pist +80km, 185 km**

Wir tranken nur einen Kaffee zum Morgenessen, da wir vorhatten in *In Ecker* eines der bekannten „*Omlette Frites*“ zu essen. Auf der meist ziemlich guten Piste fuhren wir Richtung I*n Amguel*. Rolf und ich waren flott unterwegs und konnten daher in Café gemütlich einen Tee trinken bis Billy kam. Wir kauften Brot und Eier und fuhren zusammen die 40 km nach *In Ecker*. Auch diese Tankstelle hatte im Moment nur Normalbenzin, sogar der Diesel war ihnen ausgegangen. Nachdem alle unsere Fässer voll waren, überquerten wir die Strasse um unser bereits erwähntes, verspätetes Frühstück zu verspeisen. Als auch die Wasservorräte auf die vollen 90 l ergänzt waren, ging es weiter. Nach genau 14 km, wie es im Führer geschrieben steht, befand sich der Einstieg zur *Amguid* Piste. Der alte Steinwegweiser liegt zwar zerstört am Boden, aber die Fahrspuren waren deutlich zu sehen. Im Bereich der Hauptpiste hatte es von Beginn an viel Wellblech. Erst später, als auf beiden Seiten die Berge das breite Tal begrenzten, ging die Piste kilometerweit in die Breite. Landschaftlich bot die Strecke wenig Abwechslung, aber man kommt gut voran, da die Piste meist eine harte, aber nicht steinige Bodenbeschaffenheit hatte. Nach einer Fahrt von etwa 60 km erinnert eine Tafel an die Atomversuche die Frankreich in den 50er Jahren in der Gegend durchgeführt hatte. Nur wenig später kamen die kärglichen Überreste eines Paris-Dakar Range Rovers in Sicht.

Wir suchten vergeblich nach einem schönen Übernachtungsplatz, sodass wir uns schliesslich bei einem einzelnen Baum, etwas abseits der Piste niederliessen. Wir hatten schon vor drei Uhr angehalten und hatten so noch genügend Zeit um etwas zu lesen oder ganz einfach ein wenig zu faulenzen. Ausser uns selber sahen wir im Laufe des Nachmittags nur noch einen dreier Konvoi Lastwagen am Horizont gegen Süden fahren. Die Staubfahnen waren über 20 km Entfernung noch zu sehen.

Billy hatte heute Küchendienst. Sein Menü, und das obschon er selber nicht Freund davon war: Reis mit Zunge an Madeirasauce und einen Peperoni Salat.

## Mittwoch 13. Dezember 1989

**Amguid Piste + 80 km bis + 210 km, ca. 130 km**

Es war recht kalt gewesen in der Nacht, daher bleiben wir liegen bis die Sonne die Luft etwas erwärmt hatte. Erst um halb zehn Uhr waren wir wieder unterwegs.

Bald passierten wir den *Tidikmet* auf seine Ostseite. An der Nordostecke des Gebirges hätten wir gestern einen schöneren Campplatz gefunden, aber eben, wer hat das schon gewusst. Die Piste folgte nun einem *Oued* das mit vielen Bäumen bewachsen war. Für uns der ideale Platz um die Holzvorräte zu ergänzen, denn heute würde uns das Brot ausgehen und zum Backen brauchen wir genügend Brennholz. Der *Oued* scheint auch andere Menschen anzuziehen, denn bald kamen wir an einer kleinen Siedlung vorbei. Ein Schild wies darauf hin, dass sogar ein Café vorhanden sein soll. Als aber das halbe Dorf, allen voran die Kinder, zusammen liefen, zogen wir es vor weiterzufahren. Die ankommende Gendarmerie-Patrouille bekräftigte diesen Entscheid, denn wir hatten uns bei den Behörden in *Tamanrasset* nicht für die *Amguid*-Piste abgemeldet.

Bei einer Kilometerstange machten wir Halt um unsere Position festzustellen. Wir bemerkten, dass bald eine Kursänderung nach Nordosten fällig war. Tatsächlich drehte die Piste leicht nach rechts um einem *Oued* zu folgen.

Um auf die westliche der beiden Pisten zu kommen, mussten wir Links des *Edjeleh* vorbei. Wir hielten uns am linken Rand der Piste und folgten willkürlich einer guten Spur die abbog. Tatsächlich führten immer mehr Spuren zusammen um das freistehende Gebirge auf der Westseite zu umfahren. Hier begegnete uns ein Tankzug auf dem Weg nach Süden. 20 km nördlich des *Edjeleh* machten wir in einem dünn bewachsenen *Oued* Halt für heute.

Wir bereiteten alles vor um zu backen. Wir buken gleich zwei Brote, sodass wir für zwei Tage genug hatten. Zum Nachtessen gab es Kartoffelstock und Hackbraten. Kurz nachdem die Sonne untergegangen war, erschien der Mond als grosse, gelbe Scheibe am Horizont, ein eindrückliches Bild. Da der Wind heute Abend kaum wehte, waren die Temperaturen bis nach acht Uhr erträglich.

## Donnerstag 14. Dezember 1989

**Amguid Piste + 210 km bis In Salah Piste vor Erg Kanguet, 140 km**

Wir fuhren weiter nordwärts auf den westlichsten Spuren der *Amguid* Piste. Etwa 50 km südlich des *Erg Amguid*, man konnte ihn bereits deutlich sehen, änderten wir den Kurs und hielten direkt auf die Südspitze des *Moungas et Tir* zu. Über die Weiten der *Hammada* Flächen konnte man auch querfeldein 80-100 km/h fahren. Wie geplant trafen wir auf die Piste *Amguid-In Salah*. Auf dieser gut markierten Piste ging es auf eine Lücke in den *Erauene* Berge zu. Für kurze Zeit wurde es steinig, aber als sich das von Tafelbergen gesäumte Tal weitete, wurde es flach und sandig. Die rot-gelben Dünen die an den Bergen hochgezogen liegen, bilden einen interessanten Kontrast zu dem ansonsten schwarzen Gestein. Bevor es noch ganz zum Pass hochgeht, machten wir Mittagspause. Billy erzählte uns, dass er im Tal unten die Schaufel wieder einmal gebraucht hatte, da er eingesandet hatte.

Vom Pass hatte man einen weiten Ausblick in eine wahrhaftige Mondlandschaft. Selbst mit dem Motorrad konnte man in dieser Gegend nicht allzu schnell fahren, da die schmale Piste sehr steinig war. Beim *Oued el Tiris* fielen mir die kleinen, rötlichen Dünen auf, die teilweise silbrig glänzten. Der Grund waren graue, leichte Steinkörnchen die obenauf lagen. Unweit der Piste war eine Wasserstelle in der Karte eingetragen. Während Rolf auf Billy wartete, fuhr ich dem Tafelberg entlang weiter, auf der Suche nach einem Rastplatz. Ich fand zwar kein Wasser, aber üppige Vegetation und sogar Schilf waren deutliche Anzeichen dass zumindest Grundwasser vorhanden war. Das Gebiet war extrem sandig, sodass ich oft nur im ersten Gang fahren konnte. Zudem war die Anfahrt

von der Piste mit grossen Steinen bedeckt, für das Auto eine Tortur. Wir beschlossen aus den Bergen hinaus zu fahren, da auch dort das eine oder andere *Oued* in der Karte eingezeichnet war.

Plötzlich standen Rolf und ich vor neun Kamelen. Da das Gelände sehr steinig war, hatten sie die Piste für ihre Wanderung so wie wir vorgezogen. Vor uns hatten sie nun aber Angst und trabten vor uns her in die Richtung  aus der sie gekommen waren. Erst nach mehreren Hundert Metern flüchteten sie von der Strasse und wir konnten sie passieren.

Wir fanden bald ein nettes Plätzchen, wo wir Billy erwarteten. Wir ruhten uns von der Rumplerei etwas aus. Ich versuchte mich mit mässigem Erfolg als Schneider, beim Reparieren der Schlafsackhülle. Aber soll ja nur halten und auch keinen Schönheitswettbewerb gewinnen. Nach dem Nachtessen gab es einen „Kafi Lutz“, obschon sich die Temperatur um vielleicht 10-12°C bewegte.

## Freitag 15. Dezember 1989

**Vor Erg Khanguet bis Ain Tidjoubat, ca. 135 km**

Durch das kleine Frühstück, wir machten nur Kaffee und Dreiminuteneier, waren wir vor neun Uhr auf der Piste. Die unebene, schmale Piste führte uns nördlich um die letzten Ausläufer des *Erg Khanguet* herum. Die rötlichen Dünen leuchteten im morgendlichen Sonnenschein. Ich konnte es nicht verkneifen wieder einmal auf einen der „Sandhaufen“ hinauf zu fahren. Das gab mir Gelegenheit einige Fotos zu schiessen und ein weiteres Säcklein Sand für meine Sammlung mitzunehmen.

Die Landschaft wechselte laufend ihr Bild. Eben noch Sanddünen, beherrschten bald schwarze Geröllhügel das Bild. Der schönste Abschnitt der Fahrt führte uns durch ein herrliches *Oued*. Das Canyon artige Trockenflussbett wäre ein idealer Übernachtungsplatz. Unzählige, zum Teil recht grosse, Bäume laden zur Rast ein. Ein Pärchen und wenig später ein Rudel mit acht Gazellen nahm vor mir Reissaus in ein Seitental. Ab einem grossen, grauen Kamel erschreckte ich mich selbst, da ich es erst bemerkte als es, nur noch 20 m entfernt, davontrabte. Wir verliessen das

schöne Tal und durchquerten eine gross *Reg*[13] Ebene. Beim Durchqueren eines *Oueds* stiessen wir auf das Wrack eines Motorrads. Rolf und ich rätselten herum was das sein könnte. Der Motor war ein Honda Vierzylinder V-Motor, aber der Rahmen erschien uns sehr speziell. Vielleicht ein Rallyefahrzeug? Oder eventuell ein Seitenwagen? Das Wrack war ausgebrannt und der komplette Vorderteil war abgesägt und entfernt worden! Wenn man nur die Geschichten der vielen Ruinen kennen würde…

Unter einem einsamen Baum hielten wir Mittagsrast. Rolfs Honda verlor über einen Simmer Ring ziemlich Öl. Der Grund war vermutlich der Filter welchen er an der Kurbelgehäuseentlüftung angebracht hatte. Nachdem dieser nämlich verschmutzt worden war, stieg der Druck im Motorgehäuse soweit an, dass die Dichtung zu lecken anfing. Nun, der Filter wurde entfernt und das Öl Leck verminderte sich schlagartig.

Nach der Weiterfahrt kamen wir an eine Verzweigung der Pisten. Wir fuhren geradeaus über eine wellige Ebene auf einen kleinen Pass zu. Der hatte es in sich. Steil und extrem steinig präsentierte sich die Piste. Mit dem Motorrad war das kein Problem, aber für Billy hiess das, Geländeuntersetzung und Schritttempo. Das letzte Stück zur Passhöhe war vor wenigen Jahren noch viel steiler gewesen. Es war aber durch weitere Kehren recht entschärft worden. Rolf und ich warteten auf Billy. Heute war der wohl wärmste Tag seit unserer Abreise. Die schwarz belegten Steine erhitzten die Luft noch zusätzlich. Der weitere Verlauf der Piste war vom Pass aus mit dem Feldstecher kilometerweit zu verfolgen.

Vom Pass waren es noch 28 km bis zu unserem Etappenziel, einem Brunnen. Vorher galt es aber die noch vor uns liegende Schwemmtonebene zu durchqueren. Tiefe Spurrillen neben der Hauptpiste zeugen davon, dass wenn es hier einmal regnet, das Gebiet für einige Zeit unpassierbar wird. Auf der anderen Talseite angekommen, folgt die Piste einer versandeten Hügelkette bis zum *Ain Tidjoubat*. Erst stösst man auf

[13] Als Reg bezeichnen die Tuaregs die grossen Kiesebenen die in der Sahara recht oft anzutreffen sind

den alten, ein bisschen weiter auf einen neuen Brunnen. Bei der neuen, mit einer Windradpumpe ausgerüsteten, Wasserstelle hielten wir für Heute. Die Pumpe funktionierte mangels Wind zwar nicht, aber mit einem Seil und Kessel holten wir das kühle Nass aus etwa 2,5 m Tiefe, um uns erst mal etwas zu waschen. Als Billy ankam, für ihn war es eine sehr schwere Etappe gewesen, installierten wir als erstes die Dusche. Nach einer Woche ohne richtige Waschgelegenheit, ein Hochgenuss.

Erst wenn man in der Wüste gereist ist, lernt man den Wert des Wassers richtig schätzen. Wir genossen es auf jeden Fall wieder einmal grosszügig mit dem Wasser umgehen zu können. Wir hatten zum Mittagessen das letzte Brot gegessen und darum sorgte ich für Nachschub.

Der Abend blieb heute so warm, dass wir bis nach neun Uhr im T-Shirt draussen sassen.

## Samstag 16. Dezember 1989

**Ain Tidjoubat bis In Salah, 165 km**

Die ganze Nacht war es recht warm geblieben, es würde heute sicher wieder ein warmer Tag werden.

Die Piste drehte beim Brunnen *Ain Tidjoubat* rechtwinklig von NW auf SW um dem breiten *Oued et Botha* an seinem Rande zu folgen. Die Landschaft wurde zunehmend flacher und bot wenig Abwechslung. Nach 25 km warten Rolf und ich wie üblich auf einer Anhöhe auf Billy. Nur als Punkt tauchte er in ca. 10 km Entfernung auf. Es ist immer wieder erstaunlich wie weit man in der Wüste sehen kann. Bis 150 km und mehr sind markante Berge in flachen Gebieten zu erkennen. Fährt man auf eine Gebirgskette zu, ist es mangels Grössenvergleich sehr schwierig die Entfernung zu schätzen. Der Berg sieht scheinbar immer gleich aus und plötzlich steht man davor.

Kurz bevor wir die alte *Hoggar* Piste erreichten lagen wieder zwei Ruinen von Rallyeautos herum. Diesmal war die Ursache offensichtlich.

Kurz zuvor war nämlich auf der Piste ein gut meterhoher Absatz wo die zwei wohl mit zu hoher Geschwindigkeit hinein gefahren waren.

An der Kreuzung mit der alten *Hoggar* Piste stehen die alten Wegweiser noch immer. Sie sind zwar sehr verblasst, aber doch noch lesbar. Dieser Piste mussten wir nun nur noch folgen bis sie mit der neuen Teerstrasse zusammen trifft. Viel Wellblech charakterisiert den letzten Abschnitt. Früher, das heisst bis vor wenigen Jahren, musste man auf dieser Piste von Nordalgerien bis *Tamanrasset* fahren, ohne Ausweichmöglichkeit! Da hat es vermutlich nur wenige gegeben die *Tunis-Tam* retour in drei Wochen Ferien schafften. Aber auch sonst war die Strecke kaum von Ausländern befahren gewesen.

Der Brunnen *Hassi el Khenig* ist eine mit Bulldozern gegrabene, etwa 5 m tiefe Grube in welcher das magnesiumhaltige Grundwasser zusammen läuft. Für uns Menschen ist das Wasser nur im Notfall geniessbar, aber für die Tiere ist es von unschätzbarem Wert. Vom *Hassi el Khenig* konnten wir bereits die Teerstrasse sehen. Die Piste verläuft aber noch länger parallel dazu. Wir schnitten kurzerhand querfeldein ab und sparten uns so die letzten Wellblechkilometer.

Die Landschaft war nun fast eben und ohne Reiz. So waren wir froh, dass man wenigstens gut vorankam. Ausserhalb *In Salahs* hielten wir noch einmal an um in einem Café einen Orangenjus zu trinken, kalt, denn man hatte sogar einen Kühlschrank.

Als wir in *In Salah* ankamen suchten wir als erstes den Campingplatz auf. Wir fanden einen Stellplatz unten grossen, schattenspendenden Bäumen. Ich wollte das Öl der TT wechseln, solange der Motor noch warm war und darum machte ich mich gleich an die Arbeit. Nachdem ein neuer Filter und frisches Öl im Motor war, reinigte ich den Luftfilter und ölte ihn neu ein. Als dann auch noch die Speichen kontrolliert und nachgezogen waren, stand das Motorrad wieder reisefertig da.

Gegen Abend fuhr Georg, wir hatten ihn in *Djanet* kennengelernt, auf seiner KTM ein. Es gab ein Hallo und natürlich viel zu erzählen. Georg hatte einen ereignisreichen Tag hinter sich. Es hatte ihn das erste Mal

auf die Nase geworfen und als Folge davon ist ihm eine der Seitentaschen so unglücklich an den Auspuff gekommen, dass diese bei der Weiterfahrt Feuer fing. Er konnte den Brand zwar mit Sand löschen, aber einige Ausrüstungsgegenstände, darunter Kocher und Geschirr, waren zerstört worden.

Wir gingen noch schnell auf den Markt und Gemüse für Salat einzukaufen. Zum ersten Mal sahen wir Bohnen im Angebot, worauf wir gleich eine Portion als Beilage kauften. Georg war natürlich eingeladen, was er mit einem gesunden Appetit würdigte.

Es kamen noch zwei bayrische Töfffahrer dazu und wir redeten bis bald um elf Uhr zusammen, bevor wir uns in den Schlafsack zurückzogen.

## Samstag 17. Dezember 1989

**In Salah**

Billy war erst gestern nach der Ankunft in *In Salah* damit herausgerückt, dass er vor zwei Tagen einen Chassis Bruch am Toyota entdeckt hatte. Er wollte uns nicht unnötig beunruhigen, sagte er. Nun, heute wollten wir das Schweissen lassen, zusammen mit dem schon in *In Ecker* gebrochenen Dachträger. Nur 50 m vom Camping entfernt hatte es einen *„Mechanicien Precision“*. Zuerst machten wir mit ihm den Preis aus. Ohne gross hinzuschauen sagte er uns: „400 FF in Devisen“. Ich drückte den Preis auf die Hälfte, was er auch sofort akzeptierte. Er liess alles liegen und Billy fuhr über die Putzgrube. Der Mechaniker verstand sein Handwerk und in nur einer halben Stunde waren die Schäden behoben. Allerdings hatte er zum Schweissen nicht die passenden Elektroden, aber Billy konnte ihm welche aus seinem eigenen Vorrat zur Verfügung stellen. Dass er solche dabei hatte ohne das passende Schweissgerät, war eine von vielen Reiseerfahrungen. Oft habe Werkstätten zwar recht talentierte Mechaniker, aber das Geld für gutes Werkzeug und Material fehlt oftmals.

Vor dem Mittag ging ich zum Markt um Tomaten und Eier zu kaufen. Auch nach einigem Suchen fand ich weder das eine noch das andere.

Die Versorgung in Algerien ist mir manchmal ein Rätsel. Tomaten hatten wir bisher in jedem noch so kleinen Dorf gefunden.

Rolf brachte sein Motorrad wieder auf Vordermann, das heisst er kontrollierte alles und stellte die Ventile ein.

Das Nachtessen wollten wir heute im Restaurant einnehmen. Wir spazierten zum Restaurant *„Carrefour“* wo wir erst mal einen Tee bestellten. Der war kaum zu geniessen, was in *In Salah* aber durchaus normal ist, denn das Trinkwasser ist leicht salzig. Für das Essen sei es noch früh, erklärte uns der Kellner. Wir machten daher noch einen Spaziergang, welcher uns am *„Relais Saharien“* vorbei führte. Das Lokal machte einen sympathischen Eindruck, sodass wir uns dort hinsetzten. Wir bestellten Salat, Suppe und Poulet mit Reis. Dass der bestellte „Orangensaft“ mit Sirup und Leitungswasser hergestellt war, war aufgrund des salzigen Geschmacks unschwer herauszufinden.

Den Kaffee machten wir selber im Camp, da wir vorsorglich noch besseres Trinkwasser dabeihatten. Ich brachte den zwei Deutschen noch das Buch vorbei, das ich eben fertig gelesen hatte und bleib noch eine Weile bei ihnen sitzen.

## Montag 18. Dezember 1989

**In Salah – Foggaret et Zoua – In Salah, 150 km**

Im Reiseführer hatte ich von einem versteinerten Wald etwa 70 km östlich von *In Salah* gelesen. Den wollten wir heute besuchen. Rolf stieg zu Billy ins Auto und ich fuhr mit der TT voraus. Oberhalb des Flugplatzes zweigt die Strasse nach *Foggarret et Zoua* nach Osten ab. Sie war zwar geteert, zumindest bis zur Abzweigung nach *Foggaret el Arab*, aber über und über mit Löchern gespickt. Wir fuhren an verschiedenen kleinen Oasen vorbei, welche alle auf der Ostseite als Windfang und Schutz vor Sand künstliche Dünen hatten. Wenn diese dann aber zu gross wurden, bedrohen sie die Oase erst recht.

Die Piste nach *Foggaret et Zoua* ist sehr holprig und mit vielen Weichsandfeldern durchsetzt. Die Umfahrungen sind etwas besser zu befahren, man findet aber noch mehr Sandpassagen. Wir hatten zwar eine Beschreibung der Stelle wo sich die versteinerten Bäume befinden, aber ein Schild am Ortseingang verbietet den Besuch ohne Bewilligung. Diese kriegt man in einem kleinen Reisebüro im Ort. Für einen Tagesbesuch bezahlt man 50 Dinar pro Person. *Mohamed Bouchikhi*, der Inhaber des Reisebüros, ist zugleich der Vertreter des Nationalparks und zieht das Geld ein. Dafür wollte er uns zum versteinerten Wald führen. Er kletterte auch noch in die Führerkabine des Hilux und dirigierte Billy querfeldein in östlicher Richtung zum Dorf hinaus. Nach etwa 20 km erreichten wir die ersten versteinerten Bäume und stellten die Fahrzeuge ab. Kreuz und quer lagen die Stämme herum. Zum Teil sahen sie aus, als ob sie noch aus Holz bestehen würden. *Mohamed* erklärte, dass vom Grand *Erg Oriental* bis *Alouef* an verschiedenen Stellen versteinertes Holz gefunden worden war, was als Beweis angesehen werden kann, das dieses riesige Gebiet zur Zeit der Dinosaurier bewaldet gewesen sein muss. Wir stöberten in diesem grössten Fundort herum und fuhren dann auf demselben Weg zurück in die Oase wo uns noch ein Tee serviert wurde. Wir verabschiedeten uns und machten uns auf den Weg nach *In Salah* zurück.

Eigentlich hätten wir die Versicherung noch verlängern sollen, aber deren Kasse war schon geschlossen als wir ankamen. Der Versicherungsangestellte rechnete uns noch aus was es uns kosten würde, wenn wir die Versicherung verlängern. Eine zehntägige Verlängerung kostet fast genau so viel wie die 30 Tage gültige Grenzversicherung, 113 Dinar pro Moto und 193 für den Toyota. Also müssen wir morgen nochmal hin.

Als wir in den Camping zurückkamen, gingen Billy und Rolf noch kurz auf den Markt und kochten nach ihrer Rückkehr das Nachtessen. Ich las im Buch welches ich gestern eingetauscht hatte. Wegen der vielen Mücken die uns in der Dämmerung belästigten zog ich mit dafür ins Zelt zurück.

# Dienstag 19. Dezember 1989

**In Salah – Fort Miribel**

Als erstes fuhren wir zur Versicherung um die Formalitäten für die Verlängerung zu erledigen. Vor uns waren zwei Deutsche Autoschieber an der Reihe. Sie waren mit insgesamt fünf Autos unterwegs, alles Mercedes und BMW's. Auf einer Baustellenumfahrung nördlich von *In Salah* waren alle fünf verunfallt. Der erste Wagen war in ein *Fesch-Fesch* Loch gefahren und steckengeblieben. Die anderen vier fuhren in die Staubwolke hinein und dann hatte es viermal geknallt. Fazit: 2 Totalschäden, 2 noch fahrfähig, aber nur als noch Ersatzteillieferanten brauchbar und einer nur leicht beschädigt. Bei der Versicherung erfuhren sie nun, dass diese nur für Personen- nicht aber für Sachbeschädigung aufkommt. Dieses Geschäft war den Deutschen gehörig vermasselt worden. Sie hatten dann auch noch die Frechheit über Algerien mit seinen schlechten Strassen zu meckern.

Als wir unsere Versicherung verlängert hatten, fuhren wir auf der N 1 nordwärts. Die Umgebung war von Anfang an uninteressant. Die letzten Kilometer vor dem Anstieg zum *Plateau de Takmait* waren einige Abschnitte der Strasse wegen Bauarbeiten zu umfahren. Da ein starker Seitenwind herrschte, wurde der Staub auf der Umfahrung so aufgewirbelt, dass die Sicht zum Teil auf unter 20 m sank. Ich wich dem Problem so aus, dass ich etwa 500 m rechts der Umfahrung querfeldein fuhr. Beim Anstieg zum Plateau lagen mehrere Wracks von Lastwagen im Abhang. Sie hatten wohl nach der langen Ebene die steile Abfahrt unterschätzt und die Kontrolle über das Fahrzeug verloren oder die Bremsen hatten versagt. Beim Warten auf Billy beobachteten wir einen riesigen Lastwagen, wie er im Schritttempo die Strasse hinunter kroch um nicht auch Teil des Debakels zu werden. Bald erschien Billy und es konnte weiter gehen.

Auf dem Plateau tobte ein Sandsturm welcher den Himmel verdunkelte. Etwa für 30 km war die Strasse total kaputt und man musste auf Um-

fahrungen ausweichen. Rolf und ich fuhren in Sichtweite, aber manchmal verschwand er ganz einfach in einer Staubwand. Als die Strasse wieder in Ordnung war, hatte es auch nicht mehr so viel Staub in der Luft. Der Wind begleitete uns aber über das ganze *Plateau de Takmait*. Mittendrin steht das einzige Café auf der Strecke, für uns der ideale Ort um auf Billy zu warten. Als auch er einen Tee getrunken hatte, fuhren wir gemeinsam weiter. Nach einiger Zeit musste ich auf Reserve schalten, Zeit für einen Tankstopp. Wir nahmen den auch zum Anlass schnell etwas zu essen. Wir waren durch die Baustellen und die schlechte Strasse etwas spät dran und wollten aber zum *Fort Miribel* kommen, denn wir hatten keine Lust auf dem topfebenen Plateau, dem Wind ausgesetzt zu übernachten.

Von der Abzweigung ging es etwa 30 km auf der alten *Hoggar* Piste zurück zum alten Fort. Auch das *Fort Miribel* ist ein Überbleibsel der Fremdenlegion. Es liegt über dem *Oued Chebaba* in welchem ein ergiebiger Brunnen liegt. Die Lage des Aussenpostens der Fremdenlegion war dann auch kein Zufall. Erstens hatte die Besatzung selber genügend Wasser vom Brunnen und zudem konnten sie die umliegenden Bewohner und den Reiseverkehr unter Kontrolle halten, denn sie alle mussten an dem Brunnen vorbei. Das Fort selbst ist gut erhalten und die grösste Anlage die wir bis jetzt gesehen haben.

In einer windstillen Ecke richteten wir uns für die Nacht ein. Schade war nur, dass überall leere Büchsen herumlagen und scheinbar jeder Besucher das Gefühl gehabt hatte, er müsse sich auf den Wänden mit seinem Namen verewigen. Als die Sonne als gelbe Scheibe untergegangen war, wurde es schnell kühl, sodass ich mich bald nach dem Nachtessen in den Schlafsack zurückzog, auch wenn es erst halb acht Uhr war.

## Mittwoch 20. Dezember 1989

**Fort Miribel – El Golea – Hassi Touiel, 340 km**

Es war letzte Nacht bedeutend kälter gewesen als in den vergangenen Tagen. Nachdem die Sonne, wie gestern beim Untergang, als fahlgelbe

Scheibe aufgegangen war, las ich auf dem Thermometer im Wageninnern 8°C ab. Auch auf der Weiterfahrt spürte man die durchdringende, ungewohnte Kälte. An der Teerstrasse angekommen, warteten wir auf Billy um gemeinsam weiterzufahren. Auf der asphaltierten Strasse ist Billy's Toyota genau so schnell wie Rolf und ich auf den Motorrädern. Unsere Reisegeschwindigkeit beträgt auf solch guten Strassen um die 90 km/h.

Eine Gruppe Schweizer die auf dem Weg in den Süden angehalten hatten, veranlasste uns ebenfalls eine Pause einzulegen. Wir hielten einen Schwatz und gaben den Welschen die letzten Informationen weiter, bevor wir uns wieder auf den Weg machten. Einige Sanddünen lockerten das eintönige Landschaftsbild etwas auf. Eingangs *El Golea* bemerkte ich im Augenwinkel einen Laden mit Brot. Wir hielten an und erledigten einen Teil der Einkäufe. Man hatte uns vor *El Golea*, vor allem wegen der Kinder, gewarnt. Diese sollen Steine werfen und klauen was nicht niet- und nagelfest war. Alle negativen Erlebnisse von welchen wir bis anhin gehört hatten, handelten in *El Golea*. Am Markt wie auch beim Tanken waren wir entsprechend vorsichtig. Die Kinder erwiesen sich tatsächlich als ziemlich aufdringlich und frech.

Rolf hatte noch immer das Problem mit dem Ölverlust beim Simmer Ring der Kick-Starter Welle. Es war zwar eine Schmiererei, aber der Ölverlust hielt sich in Grenze. Trotzdem wollten wir etwas Öl in Reserve halten für den Fall der Fälle. Das entwickelte sich aber mehr und mehr zu einem Problem. Seit *Tamanrasset* hatten wir bei allen Tankstellen nach Öl gefragt, aber ohne Erfolg. Es kommt immer wieder zu Versorgungsengpässen in Algerien. Hatten wir in *Djanet* und *Tam* überhaupt kein Superbenzin bekommen, gab es nun in *El Golea* nur Super.

Kurz nachdem wir die Stadt verlassen hatten, wurden wir von einer Zollkontrolle angehalten. Wir mussten unsere Papiere zeigen. Das besondere Interesse der Beamten galt dem Devisendeklarationsformular. Wir mussten alle Devisen vorzeigen die wir bei der Einreise angegeben hatten. Alles war soweit in Ordnung. Keiner fragte uns ob wir tatsächlich mit den dreimal Tausend Dinar Pflichtwechsel sechs Wochen leben

hatten leben können. Wir hatte auch ein Glück bei der Sache, denn Billy hatte unseren illegal gewechselten Dinar nicht wieder in ihr Versteck zurückgelegt, sondern sie in der Kabine aufbewahrt. Bei einer genaueren Kontrolle des Fahrzeuges wären wir wohl in Schwierigkeiten geraten.

Ausser den Sanddünen war die Fahrt bis *Hassi Touiel* eintönig. Abwechslung bot nur eine Gruppe Kamele die von einem Araber der Strasse entlang Richtung Süden getrieben wurden. Billy kannte den Campingplatz von *Hassi Touiel* von seiner ersten Reise durch Algerien. Ein artesischer Brunnen liefert 31°C warmes Wasser in Hülle und Fülle. Der vorhandene Swimming Pool hatte sich aber durch die kalten Nächte schon zu viel abgekühlt zum Baden, aber die Duschen waren noch angenehm warm nach den durchwegs kalten Waschmöglichkeiten des Südens.

Zum Nachtessen gab es Pilzrisotto mit Salat. Danach versuchten wir die in *El Golea* gekaufte Pfefferminze. Für ein halbes Kilo getrocknete Minze hatten wir 2.50 SFr. bezahlt und sie war richtig gut.

## Donnerstag 21. Dezember 1989

**Hassi Touiel**

Auch letzte Nacht war es empfindlich kalt geworden, sodass wir erst gegen neun Uhr aus den warmen Schlafsäcken krochen. Nachdem Frühstück machten wir uns an die Kleiderwäsche. Es war natürlich angenehm mit dem warmen Wasser zu waschen. Nach knapp zwei Stunden hing alles an der Leine.

Nach dem Mittagessen machte sich Rolf daran sein Ölleck zu beheben oder zumindest etwas zu verringern. Der Simmer Ring war in einem schlechten Zustand, aber er versuchte die Dichtlippe so gut wie möglich zu richten. Ob es etwas gebracht hat, wird sich morgen zeigen.

Nach dem Sandsturm zwischen *In Salah* und *El Golea*, mussten wir die Luftfilter schon wieder reinigen. Ansonsten waren keine weiteren Servicearbeiten notwendig.

Gegen Abend erhielten wir Gesellschaft von einem Schweizer Paar das mit einem Range Rover unterwegs war. Sie waren auch im *Niger* und in *Mali* gewesen. Die Reiserei gibt immer genügend Stoff zum Plaudern, sodass es trotz der kühlen Temperatur halb zehn wurde bis wir uns zurückzogen.

## Freitag 22. Dezember 1989

**Hassi Touiel – Ghardaia, 85 km**

Da wir heute nur eine kurze Etappe auf dem Tagesprogramm hatten, konnten wir gut wieder bis neun liegenbleiben. Auch das Zusammenpacken ging gemütlicher vonstatten als sonst.

Die Weiterfahrt nach *Ghardaia* bot insofern etwas Abwechslung, als dass die Strassenbauer auf Grund der Hügel immer wieder langgezogene Kurven hatten bauen müssen. Nach dem langen Geradeausfahren fallen einem solche Kleinigkeiten plötzlich auf.

Kurz vor *Ghardaia* hielten wir bei einer schönen Aussichtstelle von wo aus wir einige Fotos schossen. Die Häuser der Stadt klettern in verschachtelter Bauweise an verschiedenen Hügeln hoch, während sich im Talgrund einige Palmenhaine mit den Wohnbauten mischen. Nach einigem Suchen fanden wir den sehr schönen und von vielen gerühmten Campingplatz „*Oued M'Zab*". Um einen Swimming Pool gruppieren sich im Schatten der Dattelpalmen die einzelnen Standplätze, welche durch kleinere Bäume und Büsche unterteilt sind. Wir kochten uns zum Mittagessen eine Minestrone, weil die Läden bereits geschlossen hatten und wir deshalb auf Brot verzichten mussten. Die jungen Leute welche den Camping betreiben sind sehr freundlich. Der eine war sogar schon einige Wochen in der Schweiz gewesen.

Rolf's behelfsmässige Reparatur von gestern schien sich zu bewähren, denn die Dichtung war heute fast trocken geblieben. Auch er konnte sich deshalb einen ruhigen Nachmittag gönnen.

## Samstag 23. Dezember 1989

**Ghardaia**

Nach einem ausgiebigen Morgenessen, mit Rührei und Joghurt, machten wir uns auf den Weg ins Stadtzentrum. Vom Camping braucht man etwa eine Viertelstunde um den Markt und das Zentrum zu erreichen. Vorher suchten wir aber mit der Beschreibung des Campingmanagers die Weinhandlung. Da wir sie nicht auf Anhieb fanden, entschlossen wir uns, es auf dem Rückweg noch einmal zu versuchen.

Die engen, belebten Gassen der Altstadt mit ihren vielen kleinen Läden, erinnert einen fast an Italien. Auf jeden Fall ist das Stadtbild gegenüber den bisher besuchten Städten viel interessanter. Viel mehr Leute drängen sich durch die Strassen und die Gebäude sind oft mehrstöckig gebaut. Auf einem grossen, freien Platz, mitten in der Altstadt, befindet sich der Waren- und Gemüsemarkt. In den angrenzenden Gebäuden sind die verschiedensten Läden untergebracht. Die Teppichhändler hängen ihre farbenfrohe Ware vor dem Geschäft auf, was zusammen mit den Früchten und dem Gemüse des Marktes eine farbenfrohe Stimmung ergibt. Wir machten unsere Besorgungen was keine Schwierigkeiten bot, weil *Ghardaia* vorzüglich versorgt ist. Das Angebot an Esswaren und vor allem auch an Kleidern und anderen Gebrauchsgütern ist im Vergleich zum Süden grandios. Wir kauften drei halbe, gebratene Poulets in einem der kleinen Restaurants und machten uns langsam auf den Rückweg. Wir fanden schliesslich auch den Weinhändler wo wir uns eine Flasche Rotwein (49 Dinar) zum Probieren kauften.

Nachdem wir unser gekauftes Mittagessen verspeist hatten, gaben wir den zwei Schweizer Motorradfahrern, welche gestern angekommen waren, einen Schnellkurs im Pneuwechseln. Der eine der beiden Thomas wollte versuchen meinen gebrauchten Desert Reifen auf seine Ténere zu

montieren. Es stellte sich aber heraus, dass der Reifen zu breit war für seine Felge und somit musste er seinen Pirelli halt doch drauf lassen.

Zum Nachtessen gab es Sauerkraut mit Speck und Würstchen. Wir stellten, wie es in der Gebrauchsanweisung geschrieben stand, die Büchse zum Erwärmen ins heisse Wasser. Als wir die Dosen dann öffneten, gab es durch den Überdruck erst mal eine Fontäne über den ganzen Tisch. Auch das bisschen Fleisch war qualitativ und auch quantitativ nicht überzeugend. Die 1,5 kg Sauerkraut war dann auch für uns drei fast ein wenig zu viel. Nur der Salat entschädigte und wir hatten etwas dazu gelernt.

Als wir ins Bett gingen, sahen wir für einmal keine Sterne am Himmel. Hoffentlich schlägt das Wetter nicht um!

## Sonntag 24. Dezember 1989

**Ghardaia**

Der Himmel war bedeckt als wir aufstanden um unseren Morgenkaffee zu brauen. Es blieb recht kalt, da die Sonne uns nicht wärmen konnte.

Für heute hatten wir keine konkreten Pläne. Wir sassen zusammen und plauderten. Nach einem Kassensturz stellten wir fest, dass wir noch etwa 1500 Dinar „verprassen“ durften. Eigentlich wollten wir am Nachmittag in die Stadt um nach geeigneten Souvenirs zu schauen. Der Campmanager erbot sich als Begleiter, falls er nicht zu viel zu tun hätte.

Nach einer warmen Suppe halfen wir dem zweiten Thomas einige Yamaha Speichen für seine 500er Morini anzupassen. Billy hatte drei gebrochene Speichen am Hinterrad entdeckt. Thomas hatte in der Schweiz keine Ersatzteile bekommen und musste nun Yamaha Speichen kürzen und neue Gewinde schneiden. Er hatte den ganzen Morgen gebraucht um eine M4 Filiere zu finden.

Zwischendurch ging ich mal duschen. Die erste HEISSE! Dusche nach sechs Wochen. Eine Wohltat vor allem in Anbetracht der herrschenden,

kühlen Witterung. Bis die zwei ihre Hinterräder wieder eingebaut hatten, war der Nachmittag schon fast wieder gelaufen.

Für das Nachtessen des heutigen Heiligabends hatten wir ein Fondue aufgespart. Mit dem Phoebus Kocher als Rechaud und unserer kleinen Gusspfanne als Caquelon ging das erwärmen des Fondue so gut und einfach wie zu Hause. Weissen, algerischen Wein hatten wir leiden nicht gefunden, so mussten wir uns halt an den Rotwein halten. Es war zwar von der Temperatur her Fonduewetter, nur das wir es halt draussen und unter Dattelpalmen genossen. Die 800 g waren schnell weggeputzt und wir gingen zum Dessert über. Wir hatten Schokoladencrème mit Birnen auf dem Menü. Der Nachtisch wurde von einem Kaffee mit Zwetschgenschnaps begleitet. Das Essen war vielleicht weihnachtlich, aber Weihnachtsstimmung kam nicht auf.

Später gesellte sich der Campingmanager zu uns und wir hatten ein interessantes Gespräch über die islamische Religion. Er erklärte uns, dass die Gläubigen fünf Mal pro Tag beten, vom Sing-Sang des *Muezzin* jeweils daran erinnert. Auch den *Ramadan*, der islamische Fastenmonat, erläuterte er uns.

Trotzdem dass es Heiligabend war, ging ich um halb zehn zu Bett. Rolf und Billy sprachen noch eine Weile mit einem der DDR Ärzte die auch im Camping sind. Zehn Ärzte betreiben in Nordalgerien als Gastarbeiter ein Spital auf dem Land. Sie werden von Algerien direkt entlohnt, aber auch die DDR verschafft sich auf diese Weise etwas Devisen. Er hatte erklärt, dass auf diese Weise über hundert russische Ärzte in Algerien arbeiten. Von ihm hörten wir übrigens das erste Mal vom Fall der Berliner Mauer, welche Bedeutung das für sie selber oder die Zukunft der DDR bedeutete war natürlich noch offen.

## Montag 25. Dezember 1989

**Ghardaia**

Der heutige Tag war die letzte Gelegenheit die verbleibenden Dinar in Souvenirs umzusetzen. Wir machten uns in Richtung Zentrum auf den

Weg. Um den Markt herum und in den Seitengassen klapperten wir verschiedene Läden ab. Das Angebot, vor allem an gewobenen Teppichen, ist grossartig. Rolf und ich erstanden je einen kleinen Teppich für nur 10 SFr. pro Stück. Die Preisunterschiede waren relativ gross, sodass es sich lohnte verschiedene Angebote zu prüfen. Den Preis konnten wir nur etwa 10% herunterhandeln und das nur mit grosser Hartnäckigkeit, eigentlich unüblich im arabischen Raum. In einem weiteren Laden wollten wir die restlichen 1000 Dinar in drei der typischen Lederhocker investieren. Schlussendlich musste aber Billy verzichten, da wir für das Geld nicht drei der schönen Exemplare erhielten.

Nach dem Mittagessen machten wir es uns wieder gemütlich. Später gingen wir noch volltanken, damit wir die typische, morgendliche Warteschlange vermeiden konnten.

Nach dem Nachtessen kam Martin, der Arzt aus der DDR, mit seiner Frau vorbei. Während er frisch von der Leber weg von den Problemen in der DDR sprach, war seine Frau eher zurückhaltend. Er erzählte uns, dass bis zur Liberalisierung sie angehalten waren über Gespräche mit Ausländern auf ihrer Botschaft Rechenschaft abzulegen. Da in Algerien Alkohol nur schwierig zu erhalten ist, hatten sie selber Wein hergestellt. Matthias hatte uns eine Flasche Dattelwein zum Versuchen mitgebracht. Er schmeckte zwar etwas sauer, aber er ist durchaus geniessbar.

## Dienstag 26. Dezember 1989

**Ghardaia – Guerrara – Touggourt, 320 km**

Es war immer noch bewölkt und es bleib daher auch nach Sonnenaufgang kalt. Nach dem Zusammenpacken verabschiedeten wir uns von den Leuten die wir hier kennen gelernt hatten und machten uns auf den Weg. Die Kälte drang mir nach wenigen Kilometern bis auf die Knochen. Die Strasse war in gutem Zustand und wir kamen flott voran. Obschon es erst elf Uhr war als wir in *Guerrara* ankamen, bestellten wir zum Tee ein *„Omlette Frites“*. Während wir assen, beobachteten wir einen Geisteskranken der wie ein Affe auf dem Boden herum hüpfte und

die Leute für Essen und Zigaretten anbettelte. Es war ein bisschen peinlich als er auch an unserem Tisch Halt machte und in für uns unverständlichem Arabisch herumschrie. Plötzlich machte er einen Satz und rannte heulend davon.

Wir hatten vor gehabt bei *El Alia* zu übernachten, aber es war erst 1 Uhr als wir dort ankamen. Wir entschlossen und bis *Touggurt* durch zu fahren. *El Alia* und auch die nächste Oase sind stark vom Sand bedroht. Man konnte viele bereits verlassene Gebäude sehen welche langsam vom Sand zugedeckt wurden. Auch die Landschaft wurde jetzt mehr und mehr von Sanddünen beherrscht. Wir näherten uns wieder den nördlichen Ausläufern des „*Grand Erg Oriental*".

Wie schon bei der Hinfahrt campierten wir beim Thermalbad ausserhalb *Touggurt*. Das dämmrige Hallenbad mit seinen feuchten und schmuddeligen Vorräumen machten uns trotz der Kälte nicht an ein Bad zu nehmen. Thermalbäder sind eine heikle Angelegenheit wenn es um Hygiene geht.

Zum Nachtessen gab es heute etwas typisch Schweizerisches: Rösti mit Spiegeleiern. Billy kämpfte mit der klebenden Rösti, doch es gelang ihm nicht das Anbrennen zu verhindern. Essbar war sie trotzdem, aber er konnte sie halt nicht als den üblichen, goldbraunen Kuchen servieren.

Als es schon dunkel war, kam noch eine Gruppe Italiener auf den Camping, welche auch bald lautstark zu kochen anfingen. Nur als das Nachtessen auf dem Tisch stand wurde es für kurze Zeit etwas ruhiger. Sie gingen aber, wie wir selbst, schon bald zu Bett.

## Mittwoch 27. Dezember 1989

**Touggurt – El Oued – Tozeur, 250 km**

Mitten in der Nacht erwachte ich weil Regentropfen auf das Zeltdach fielen. Billy hatte sich entschlossen draussen zu schlafen und musste nun sein Bett unter einen Baum „zügeln". Kaum hatte es begonnen, war

der Spuk aber auch schon wieder vorbei und ich schlief auch bald wieder ein.

Es war nicht mehr so kalt wie gestern, aber noch immer stark bewölkt. Ich zog mir heute aber trotzdem noch etwas Wärmeres an, da es auf dem Motorrad immer noch ungemütlich kalt war. Nach *Touggurt* führt die Strasse bis nach *El Oued* durch die Ausläufer des Dünenfeldes *„Grand Erg Oriental"*. Bis auf einige Oasen entlang der Strasse begleiteten nur zwei Stromleitungen das Asphaltband durch das Sandmeer.

Das Gebiet hier im Norden der Sahara ist bekannt für seine „Sandrosen". Diese rosenähnlichen Kristalle sind Gipsausblühungen und man findet sie, vom Wind freigelegt, in den Dünen. In der Grösse variieren sie von einigen wenigen Zentimetern bis zu Gebilden von 20 kg und mehr. Bei einem der vielen Ständen hielten wir an und suchten uns einige kleine Stücke aus. Für 10 Dinar ein wahrlich günstiges Andenken. An anderen Ständen wurden aber auch sehr geschmacklose Souvenirs angeboten. *Feneks*, die kleinen Wüstenfüchse wurden einem am Hals hochgehalten entgegengestreckt. Für meinen Geschmack gehören diese kleinen Kerle in die Weiten der Wüste und eignen sich kaum als Haustiere für Touristen.

In *El Oued* wollten wir die restlichen Dinar in billiges Benzin umwandeln. Bei 150 l waren jedoch alle Tanks voll und es blieben uns nur noch ein paar wenige Dinar übrig. Das Geld war uns ziemlich genau aufgegangen.

An der Grenze bei *Taleb Larbi* stauten sich die Fahrzeuge zum Glück nur Richtung Algerien. Wir waren die einzigen Touristen welche nordwärts fuhren. Wir gaben unsere Devisendeklaration und die Touristenkarte ab ohne irgendwelche Überprüfungen. Bei der Police mussten wir noch einmal zwei *„Fiche"* ausfüllen, ein kurzer Blick hinten rein beim Toyota und schon öffnete sich die Barriere. Knapp eine Stunde hatte alles gedauert. Nur wenige Kilometer weiter wiederholte sich das Prozedere auf tunesisch, *„Fiche"* ausfüllen, Stempel in den Pass, Blick ins Auto und

wir waren wieder in Tunesien. Einzig unsere Zitrusfrüchte wurden beschlagnahmt. Dass die Einfuhr von Dattelprodukten verboten war, hatten wir schon vorher gewusst, aber dass die Regel für alles nicht im Boden gewachsene gilt, stand nirgends geschrieben.

In *Nefta* gingen wir zur Bank um wieder tunesische Dinar zu tauschen. Anschliessend gab es ein verspätetes Mittagessen bevor wir uns nach *Tozeur* aufmachten, um wieder im *Belvedère Camping* zu übernachten. Bei der Hinfahrt waren wir fast allein gewesen, jetzt aber war der kleine Camping recht gut besetzt. Unter anderem war eine Gruppe von Schweizern dort. Fünf Motorräder und ein Land Rover die wie wir, aber halt nur in Tunesien, unterwegs waren. Einer war verunfallt und musste mit gebrochenem Schlüsselbein nach Hause fliegen.

Das Nachtessen fiel nicht sehr üppig aus, hatten wir doch erst um vier Uhr ein Mittagessen verdrückt. Es wurde heute auch wieder weniger schnell kalt und wir blieben bis neun Uhr draussen.

## Donnerstag 28. Dezember 1989

**Tozeur**

Nachdem wir in Ruhe gefrühstückt hatten, fuhren wir zu dritt im Toyota ins Stadtzentrum. Es herrschte reger Betrieb und uns fielen die vielen Touristen, vor allem Italiener, auf. Wir machten einen kleinen Stadtbummel und kauften Teekännchen und Tee ein. Nach einem kurzen Gang durch den Markt machten wir uns bald wieder auf den Rückweg. Es war mir fast ein wenig zu hektisch gewesen in dieser Stadt, offenbar hatte ich mich bereits an die wenig bevölkerten Regionen der Sahara gewöhnt. Die Schweizer hatten uns einen Laden beschrieben in welchem Bier verkauft wird. Auf der Rückfahrt deckten wir uns mit Bier ein und fuhren ins *Belvedère* zurück.

Am frühen Nachmittag genoss ich ein warmes Bad im Becken der Quellfassung. Etwa 30°C beträgt die Temperatur des Wassers, dort wo es aus dem dicken Rohr schiesst.

Es tauchten wieder zwei Schweizer mit einem Deutschen auf, die alle drei mit Motorrädern unterwegs waren. Wie üblich bei solchen Zusammentreffen bietet sich genügend Gesprächsstoff um einige Stunden zusammen zu sitzen.

## Freitag 29. Dezember 1989

**Tozeur – Nefta – Chott el Jerid, 120 km**

Eigentlich hatten wir auf der normalen Route über die Teerstrasse nach *Douz* fahren wollen. Als wir jedoch nach unserem Aufbruch nach *Tozeur* hineinfuhren, kamen uns die Töfffahrer von Hans-Ruedi Möri's Reisegruppe entgegen. Es gab natürlich ein riesen Hallo, da neben „Liebu" und „Brachsme" noch einige bekannte Gesichter mit dabei waren. Kurz entschlossen hängten wir uns der Reisegruppe an. Zuerst besuchten wir gemeinsam den Wüstenzoo in *Tozeur*. Er ist zwar wunderschön in einem Park angelegt, aber die Art der Tierhaltung war mir etwas zuwider. Als erstes wurden einem einige Skorpione und Schlangen gezeigt. Natürlich durfte das gruslige um den Hals legen eines Python nicht fehlen. Zwei junge Löwen wurden kurzerhand freigelassen doch sie verkrochen sich panisch, von den Touristen mit klickenden Kameras verfolgt, in die Büsche. Ein Höhepunkt bildete ein Cola trinkendes Kamel. Der Führer steckte dem Tier eine Cola Flasche zwischen die Lippen worauf das Fläschchen elegant hochgehalten und in wenigen Schlucken geleert wurde. Nach einem kurzen Imbiss ging es weiter nach *Nefta*. Rolf und ich hängten uns an die Motorräder an, während Billy mit den Begleitfahrzeugen mitfuhr. Einige Kilometer nach *Nefta* hielten wir bei einem grossen Sandrosen Markt an. Hans-Ruedi machte den Vorschlag in den Sanddünen auf der anderen Strassenseite ein wenig herum zu tollen. Es waren keine riesigen Dünen, aber wir konnten uns austoben darin wie die Kinder im Sandkasten. Kreuz und quer, hoch und runter donnerten die 20 Motorräder. Immer wieder sah man einen Fahrer sein Motorrad unter dem Ausstoss von riesigen Sandfontänen aus dem Weichsand schieben. Nachdem auch die Autos bei den Souvenirständen angekommen waren, brachen wir auf um den westlichsten Zipfel des grossen

Salzsees „*Chott el Jerid*“ nach Süden zu durchqueren. Mit gut 100 Sachen brausten wir über die topfebene Salzwüste. Anfangs zog man eine lange Staubfahne hinter sich her. Später wurde der Boden etwas feucht und weicher. Im vierten Gang Anschlag lief die TT gerade noch 100-110 km/h. Nach etwa 30 km wurde die Piste wieder und zum Teil sandig. Auch zeigten sich wieder kleine Büsche und kleine Dünen. Über die Buckel kam die Yamaha öfters auf Hinterrad oder gar beide Räder gingen in die Luft. Wenn wir anhielten, mussten wir nie lange auf die Begleitfahrzeuge warten, denn auch sie kamen gut voran. Die Piste folgte nun dem Südrand des *Chotts* auf die Oase *Douz* zu. Ein gutes Stück ausserhalb der Oase schlugen wir das Camp auf. Es gab natürlich wieder viel zu erzählen. „Liebu“ war vor einigen Tagen beim Fahren im Sand, bei einem Sturz, auf der Schulter aufgeschlagen. Aber ich glaube so wie er heute gefahren war, ist er auf dem Weg der Besserung, ich meine die Schulter.

Wir assen recht früh, bei uns gab es Spaghetti Bolognese bei Möri's Ravioli. Danach sassen wir am Lagerfeuer zusammen und lachten über die erzählten Witze. Der immer stärker werdende Wind vermieste die Stimmung wenig, aber so um halb zehn gingen auch die letzten in die Federn.

## Samstag 30. Dezember 1989

**Chott el Jerid – Douz – 30 km Rtg. Ksar Ghilane, 140 km**

Die Piste bis zur Oase *Faouar* erreichten wir nach einigen Kilometern. Die breite Strasse verleitete uns dazu mit gut 100 km/h zu fahren. Aber Vorsicht war angebracht, denn oft waren trügerische Weichsandfelder hinter Kuppen versteckt. Bei einem Militärcamp, unweit der Oase, warteten wir auf die Autos. Es wurde einigen bald langweilig und so begannen sie mit kleinen Sprüngen und eleganten Drifts sich die Zeit zu vertreiben. Die Piste verlief an dieser Stelle auf einem Damm, welcher von einigen als Sprungschanze benutzt wurde. Erich wollte versuchen die Strasse gar zu überspringen. Sie präparierten eine schöne Rampe. Erich

holte Anlauf und übersprang die Strasse in gut 2,5 m Höhe. Die Landung gelang gut, aber danach verlor er die Herrschaft über das Motorrad und stürzte eigentlich nur leicht. Unglücklicherweise ist er mit dem Oberkörper auf den Lenker geprallt und dadurch hat es ihm den Atem für einen Moment verschlagen. Nachdem er sich erholt hatte, klagte er nur noch über Schulterschmerzen. Einer hatten den Sprung mit 17 m abgeschritten, das hat mit viel Reserve für die nur 6 m breite Strasse gereicht.

Bei *El Faouar* erreichten wir die Teerstrasse auf der wir bis nach *Douz* auch blieben. Die ganzen Oasen in der Gegend werden intensiv bewässert. Auch hier spielt die Dattelproduktion eine tragende Rolle. Aber auch Obst und Gemüse wird angepflanzt. Der Tourismus gewinnt zudem immer mehr an Bedeutung. Bei der Tankstelle in *Douz* war Mittagspause. Rolf kam verspätet an weil er sich einen Platten durch einen Dorn eingefangen hatte. Während wir warteten, frischte ich in der Stadt unsere Lebensmittelvorräte auf. Ausser Früchten und Gemüse, kaufte ich auch Schaffleisch für ein „Geschnetzeltes".

Hans-Ruedi hatte sich entschlossen, das grosse Dünenmeer auf dem Weg nach *Ksar Ghilane* weitgehend zu vermeiden da wir alle vier Autos durchbringen wollten. Nach dem Verlassen der schützenden Gassen von *Douz*, erlebten wir einen mittelprächtigen Sandsturm. Trotzdem wagten wir uns nach Süden in die Wüste hinaus. Die gut erkennbare Piste war gespickt mit frischen, bis 1,5 m hohen Dünen. Für die Motorräder kein Problem, aber die Autos wurden ziemlich gefordert. Als die Spuren in einem Dünenfeld verschwanden, mussten wir sogar Pfadfinder spielen für die Geländewagen. Mühsam schlängelten sie sich durch die nun viel höheren Dünen. Es mussten in der letzten Tagen und Wochen heftige Stürme getobt haben, welche den Sand tonnenweise verfrachtet hatten. Bei einem ausgetrockneten Brunnen errichteten wir das Camp, da es bald dunkel werden würde. Der Wind hatte sich im Laufe des Nachmittags zum Glück gelegt. Der heutige Einstieg in diese Piste war ein kleiner Vorgeschmack gewesen auf was uns der nächste Tag bringen würde.

# Sonntag 31. Dezember 1989

**Ca. 70 km Richtung Ksar Ghilane**

An den letzten Kilometern gemessen, ging es recht gut vorwärts. Die grösseren Dünen wurden von den Autos umfahren, während wir Spass hatten die Sandhaufen direkt zu überqueren. Auf einer ganz guten Piste mit wenig Sand ging es flott voran, sodass wir die Mittagsrast vor dem ersten ernsthaften Dünenfeld machten. Es sah schon beeindruckend aus, erst die kleinen, noch von Büschen aufgelockerten Dünen und dahinter ein Gürtel nackter bis 20 m hohen Sandhaufen. Mit dem Motorrad würde es hart werden, aber für die Autos hiesse das schaufeln und bergen über mehrere Stunden, wenn alles gut ging.

Bei der Einfahrt in die Dünen hatte ich mich mit „Liebu“ zusammen getan. Da man sich leicht verliert oder einsandet, ist es ein erstes Gebot paarweise zu fahren und auf einander zu achten. Nur so kann man einander helfen wenn etwas schiefgeht. Ich fuhr also voraus und Heinz folgte meiner Spur. An einer knapp 30 cm hohen Dünenkante geschah es dann. Ich hatte sie etwas schräg angefahren, während „Liebu“ gerade darüber fahren wollte. Die Kante war unerwartet hart und es verschlug ihm den Lenker, sodass er stürzte. Es sah aus wie ein harmloser Sturz, wie er in solchem Gelände fast nicht zu vermeiden ist. Beim nächsten Halt klagte Heinz über starke Schmerzen in der Schulter, worauf wir genauer nachschauten. Die Diagnose war schnell getroffen: Schlüsselbeinbruch. An weiterfahren war so für ihn nicht mehr zu denken. Das Schlüsselbein wurde kurzerhand mit einer speziellen Bandage fixiert. Als Passagier würde er im Auto mitfahren müssen und seinen Töff wollten wir nachholen. In diesem Gelände ging er aber erstmal besser zu Fuss denn die Rüttelei würde ihm sehr starke Schmerzen verursachen. Die Motorradfahrer sollten die Dünen in zwei Gruppen durchqueren und auf der anderen Seite an der Piste warten. Ich war einer der ersten und legte eine Spur welcher einige folgten. Urs, „Liebus“ Bruder, war immer hinter mir. Anfangs kamen wir noch gut voran. Die Dünen waren nur einige Meter hoch und dazwischen fand man immer wieder gut zu befahrende „Täler“. Als ich mich einmal umdrehte, war ich allein. Ich

machte mir nicht gross Gedanken und fuhr einige Minuten alleine weiter. Erst als die Dünen noch höher wurden und ich das erste Mal auf die Nase fiel, bekam ich ein dummes Gefühl im Magen. Zwischendurch hörte ich zwar die Motoren einiger Kollegen, aber die konnten 20 m an mir vorbeifahren ohne mich zu entdecken. Ich kämpfte mich voran, aber die Dünen wurden immer höher. Manchmal kam ich nur 10-20 m weit um den Töff wieder bis über die Achse einzusanden. Es war schweisstreibende Arbeit das Hinterrad von Hand soweit auszugraben, damit es wieder weiter ging. Dazu kam, dass der heisse Motor nur noch schlecht ansprang. Irgendeinmal war ich wieder eingesoffen. Der Kick-Starter war auf der Hangseite der Düne und total vom Sand bedeckt. Die Räder waren bald wieder frei, aber immer wenn ich den Kick-Starter ausgegraben hatte, rieselte der pulvrige Sand nach und machte meine Bemühungen zunichte. Ich wollte schon verzweifeln, denn ich konnte ja nicht die ganze Düne abtragen und zum Herausschieben fehlte mir alleine die Kraft. Spätestens jetzt bereute ich, nicht umgekehrt zu sein, als ich mich alleine wiedergefunden hatte. Ich ruhte mich aus und wollte noch einmal versuchen das Ding dem Sand zu entreissen, als ich Motoren in der Nähe hörte. Etwa 100 m entfernt tauchte nach und nach der Rest der einen Gruppe auf. Sie wurden zum Glück auf mich aufmerksam. Aber bevor ich zu ihnen hinüber gehen konnte, kam Viktor auf meiner Spur von hinten angefahren. Er hatte seinen Partner ebenfalls verloren und war, als er auf meine Spur traf, dieser gefolgt. Mit seiner Hilfe konnten wir erst meinen und auch seinen Töff wieder flott machen. Ich hatte die Piste ausserhalb der Dünen bereits mit dem Feldstecher gesichtet, sodass wir in diese Richtung versuchten herauszukommen. Wir waren beide schon ziemlich geschafft als die Dünen kleiner wurden und dazwischen sogar harter Boden zu finden war. Jetzt war es eine Sache von wenigen Minuten und wir waren aus den Dünen draussen. Wir fuhren zur Piste und auf ihr wieder auf die Dünen zu zum Ausgang. Dort hofften wir auf die Autos zu treffen, welche es unserer Meinung nach weiter nördlich versucht hatten. Stattdessen trafen wir auf einen Schweizer den ich von *Tozeur* her kannte. Seine fünf Kollegen hatten dieselbe Route wie

wir gewählt, während er aussen herum gefahren war. Die fünf Motorräder waren seit zwei Tagen überfällig und er suchte sie nun. Bald musste er aber umkehren um noch vor der Dämmerung *Ksar Ghilane* wieder zu erreichen. Viktor und ich entschlossen uns auf einem markanten Berg ca. 5 km nach den Dünen nach weiteren Leuten Ausschau zu halten. Kaum dass wir ober angekommen waren, erreichten noch weiter sieben Motorradfahren der Berg und schlossen sich uns an. Als ich dann mit dem Feldstecher die Autos und eine Gruppe Motorräder mitten in den Dünen entdeckte, war uns klar, dass wenn sie es überhaupt schafften, es schon sehr spät und dunkel sein würde. Wir bereiteten ein Signalfeuer vor und gaben mit dem Scheinwerfer von Tonis Africa Twin Lichtzeichen. Die Autos antworteten uns bald darauf. Kurz vor der Dämmerung setzte ein von heftigem Wind begleiteter Regen ein. Ich hatte nur die Protektoren an und schlotterte schon bald vor Kälte. Zum Glück hatte ich die Rettungsdecke dabei welche für drei Mann als Regenschutz diente. Die andren standen, welch paradoxes Bild, in Regenkombis und Helm in der Wüste und warteten bis es vorüber war. Zum Glück hielt der Regen nur kurz an. Sobald es etwas dunkler war, zündeten wir unser Feuer an um uns zu wärmen und um dem Rest der Gruppe zu zeigen dass wir an diesem Ort bleiben würden. Sie antworteten mit je einer grünen und roten Signalrakete. Nach Einbruch der Dunkelheit stellten wir fest, dass sich die Autos nicht mehr bewegten. Wir beschlossen darauf zurück in die Dünen zu fahren, soweit es halt ging in der Dunkelheit. Schön in einer Kolonne schafften wir zirka 4 km bis es uns zu riskant erschien weiter zu fahren. Auch wollten wir Erich, der noch einmal auf die Schulter gefallen war, nicht überstrapazieren. Also liessen wir die Töff auf Dünenkämmen stehen und machten uns zu Fuss auf den Weg. Die Orientierung war kein Problem, da bei den Autos ein Scheinwerfer in unsere Richtung aufgestellt worden war. Wenn wir diesen mal nicht sehen konnten, half der Kompass die Richtung zu halten. Nach ¾ Stunde kamen wir im bereits eingerichteten Camp an. Es gab eine fröhliche Begrüssung und alle waren glücklich, dass die ganze Gruppe wieder vereint war. Unter den gegebenen Umständen gab es ein vereinfachtes Nachtessen, das aber nach dem strengen Tag doppelt so

gut schmeckte. Da uns allen das Brot ausgegangen war, bereitete ich einen Brotteig zu und but, zum Erstaunen der Mannschaft, im Laufe des Abends vier Brote. Die Sylvesterparty war zwar etwas improvisiert aber nicht weniger lustig. Hans-Ruedi sorgte für ein Feuerwerk und um Mitternacht wurde der Sekt knallend entkorkt. Für mich und vermutlich für die meisten andern genauso war das wohl einer der unvergesslichsten Sylvester die wir je erlebt hatten. Nach dem zuprosten und den Neujahrswünschen blieben wir nicht mehr lange auf, denn alle waren ziemlich erschöpft vom langen Tag.

## Montag 1. Januar 1990

**Ca. 40 km bis Ksar Ghilane**

Noch vor dem Morgenessen half ich Billy vorne links am Toyota die zwei gebrochenen Federblätter zu ersetzen. Nach knapp einer Stunde war das malträtierte Fahrzeug bereit für den Angriff auf die verbleibenden Dünen. Während ich mit der Gruppe „Fussgänger“ zu unseren Motorrädern zurück marschierte, versuchten die anderen der Spur eines Italieners, welchem wir gestern nach Verlassen der Dünen begegnet waren, zu folgen.

Der Rückweg zu den Töff erschien mir wesentlich kürzer bei Tageslicht. Urs fuhr „Liebus“ TT auf unseren Spuren hinaus. In Etappen wurde dieser Töff bis auf die Piste gebracht. Durch den gestrigen Regen war es bedeutend einfacher geworden über die Dünen zu fahren. Wir sahen übrigens Spuren, welche von unserer Gruppe herrührten. Ich war erstaunt wie weit in die Dünen hinein wir gestern bei totaler Finsternis gefahren waren. Bei Tageslicht war die Strecke natürlich halb so wild. An der Piste angekommen, fuhr ich den Autos entgegen. Sie waren noch auf den letzten paar Meter Dünen als ich bei ihnen ankam. Sie erzählten, dass es erstaunlich gut gegangen sei. Nur die letzten zwei, drei Hundert Meter nackte Dünen waren hart gewesen. Auch habe man gemerkt, dass es durch das Abtrocknen der Dünen immer schlechter zu fahren war.

Die weitere Strecke bis zum Fort, nur noch 4 km von der Oase *Ksar Ghilane* entfernt, war schnell hinter uns gebracht. Von der alten Fremdenlegionärsfestung hat man eine wunderbare Aussicht auf die Dünenlandschaft und die Oase dahinter. Nach dem Mittagessen zog es jedermann in die warme Quelle von *Ksar Ghilane*. Das Bad musste man sich aber erst verdienen, denn noch einmal ging es einige Kilometer quer durch die Dünen. Viktor und ich fuhren wieder als Paar. Wir folgten den Autospuren. Ich versuchte so weit möglich neben den Spuren zu fahren, denn auf dem „jungfräulichen" Sand ging es viel leichter voran, als in den tiefen, durchgewühlten Spuren. Ohne einmal anhalten zu müssen zogen wir durch bis zur Oase. Da unsere Badehosen noch in den Autos waren, sassen wir halt bald in den Unterhosen im 30°C warmen, natürlichen Wasserbecken. Eine Wohltat und als uns die Kollegen auch noch mit Bier belieferten, war die Welt mehr als in Ordnung.

Eine Stunde nach uns hatten es auch die Autos geschafft. Das Camp war bald eingerichtet. Nach dem Nachtessen, bei uns gab es Reis mit Pilzen an einer Rahmsauce und zum Dessert Vanillecreme mit Fruchtsalat, sassen wir am Lagerfeuer. Die letzten zwei Tage lieferten genug Gesprächsstoff, sodass es relativ spät wurde.

## Dienstag 2. Januar 1990

**Ksar Ghilane**

Heute in der Früh wurden „Liebu" und Erich von Mani und Rosemarie nach Tunis gefahren, von wo aus sie nach Hause fliegen würden. Mani fuhr „Liebus" TT damit ein Töff schon mal in Tunis war. Er hatte natürlich Spass daran, auch wieder einmal unbeschwert Motorrad zu fahren, anstatt den schweren Land Cruiser durch die Dünen zu quälen.

Ruth und ich machten uns bald nach dem Frühstück daran, Brot zu backen. Wie immer bis jetzt, gelangen uns ganz akzeptable Resultate und alle freuten sich zum Mittagessen „ofenfrisches" Brot serviert zu bekommen. Den Nachmittag verbrachte ich zu einem guten Teil im warmen Wasser. Ausgelassen tobten wir im Becken. Einige liessen sich ihren

Hintern auf dem Rücken eines Kamels durchkneten. Die unermüdlichsten fuhren auf dem Kamelpfad noch einmal zum Fort hinaus. Eine Gruppe Italiener versuchten ihnen zu folgen. Als sie paddelnd wie Enten, an uns vorbei krochen, war uns klar, dass das nicht gut gehen konnte. Nur zwei schafften es schlussendlich, die anderen kehrten nach kurzer Zeit mit hochroten Köpfen auf „sicheren“ Boden zurück.

Zum Nachtessen waren wir bei den Möri's eingeladen. Es ist auch schön, wenn man mal nur zu Tisch sitzen und essen kann wie zu Hause. Nachdem für genügend Getränke gesorgt war, konnten wir den Abend am Lagerfeuer geniessen. So nebenbei buken Rolf und ich weitere Brote für das Morgenessen. Heute wurde es Mitternacht bis die letzten zu Bett gingen.

## Mittwoch 3. Januar 1990

**Ksar Ghilane**

Das frischgebackene Brot fand reissenden Absatz. Aber auch vom Birchermüesli blieb nichts übrig. Nach dem Morgenessen ging ich zusammen mit „Brachsme“ und „Küsu“ auf einen ausgedehnten Morgenspaziergang durch die Oase. Urs stocherte immer wieder in den Mäuselöchern in der Hoffnung einen Skorpion zu finden, denn er hat zu Hause eine Sammlung vom Reptilien und anderen Viechern. Interessanterweise waren die neueren Bewässerungskanäle meist kaputt und das Wasser floss durch die alten Lehmkanäle. Es wird vor allem Futter für Esel und Kamele angepflanzt. Daneben ist auch der Anbau von Dattelpalmen sehr verbreitet. Vereinzelt sieht man junge Granatapfelbäume. Wir begegneten des Öfteren arbeitenden Leuten welche uns durchwegs freundlich begrüssten.

Es war weit nach Mittag als wir ins Camp zurückkamen. Nach einem Bier in der Bar gingen wir baden. Da schon einige von uns im Wasser waren, liessen sich zwei Mannschaften zum Wasserball spielen bilden. Bis wir uns ausgetobt hatten, waren wir fast eineinhalb Stunden im warmen Wasser geblieben.

Ruth kochte auch für uns drei ein feines Nachtessen. Nach einer währschaften Suppe gab es Tortellini und später, als abgewaschen war, auch noch ein Dessert. Heute war die Gesellschaft weniger ausgelassen, obschon wir es ganz nett hatten.

## Donnerstag 4. Januar 1990

**Ksar Ghilane**

Ich hatte mit Hans-Ruedi abgemacht, noch einmal mit dem Terrano Geländewagen bis zum Punkt vor den Dünen zurückzufahren, wo wir vor drei Tagen zu Mittag gegessen hatten. Kurz vor acht Uhr weckte er mich.

Wir fuhren auf der normalen Route zum Fort, doch als wir auf eine falsche Spur gerieten sandeten wir prompt ein. Bis wir endlich wieder auf der richtigen Spur waren, mussten wir fast eine Stunde schaufeln und Sandmatten unterlegen. Immer wieder blieben wir im weichen Sand stecken. Sobald wir auf der Hauptspur fahren konnten, waren wir die Probleme los. Wir schrieben ein Road-Book der ganzen Strecke bis zum Eingang an den grossen Dünen und fuhren nach einem kurzen Halt in den Dünengürtel hinein. Ohne einmal steckenzubleiben fuhren wir durch die schwierigste Stelle. Mitten in den nun harmlosen Dünen, kam uns ein Konvoi mit sechs Autos entgegen. Wir liessen sie passieren und fuhren ohne nennenswerte Schwierigkeiten bis zum Steinmannli bei welchem auch zugleich der Rastplatz vor drei Tagen gewesen war.

Nachdem wir uns etwas ausgeruht und gegessen hatten, besprachen wir den Rückweg. Wir wollten unsere Theorie bestätigen, nämlich dass es entlang den nördlichen Hügeln am einfachsten wäre bis zum „Nadelöhr“ durch die Dünen vorzustossen. Ohne nur einmal einzusanden gelang es uns, eine gute Spur zu finden und die Gegend etwas zu skizzieren.

Nach knapp einer Stunde waren wir wieder beim Fort angelangt. Auf der Fahrt vor drei Tagen hatte das einen ganzen Tag in Anspruch genommen. Die Gruppe Franzosen waren eben im Begriff aufzubrechen

als wir ankamen. Sie wollten auf dem Kamelpfad die Oase erreichen. Wir sagten ihnen, dass dies mit Autos ziemlich schwierig sei, aber sie wollten es trotzdem versuchen. Das erste und das dritte Fahrzeug blieben schon in der ersten Düne stecken. Nach kurzer Besichtigung zog Hans-Ruedi an den beiden vorbei, liess mich einsteigen und wir fuhren ihnen davon. Man musste in den engen Dünentälern und Kurven schon ziemlich Schwung mitbringen um nicht steckenzubleiben, aber Hans-Ruedi gab sich keine Blösse. Nur einmal mussten wir zum Zurücksetzen die Sandmatten unterlegen, aber nach fünf Minuten ging es bereits weiter. Als wir um eine Düne herumschossen, standen zwei Italiener mit ihren Töff neben der Spur. Der eine war mit Motorschaden liegengeblieben. Nach kurzer Beratung entschlossen wir uns, ihn an den Nissan anzuhängen und zur Oase zurück zu schleppen. Der Fahrer war Spitze, denn er fiel trotz dem weichen Sand und dem rauf und runter nie vom Motorrad. Als wir im Camp ankamen, öffneten die Italiener vor Freude eine Flasche Schampus um diese mit uns zusammen zu leeren. Sehr wahrscheinlich hatte der Motor Sand geschluckt, denn die Kompression war nur noch sehr schwach.

Wir hatten unsere Jungs auf einer festen Sandfläche herumheizen gehört und fuhren deshalb auch dort vorbei. Sie hatten eine schöne Motocross-Piste abgesteckt. Wir mischten uns mit dem Auto unter die Töff und sahen dabei gar nicht mal so schlecht aus. Hans-Ruedi scheute sich auch nicht den Sprunghügel zu nehmen. Es gab einige spektakuläre Fotos vom Terrano mit allen vier Rädern in der Luft. Ich zog mir die Ausrüstung an und drehte auch einige Runden. Wir tauschten unsere Motorräder untereinander um die Unterschiede ein wenig kennenzulernen. Selbst mit Werni's Africa Twin ging es ganz gut, aber im weichen Sand spürte man das hohe Gewicht halt trotzdem. Billy und Mani hatten am Morgen zwei Zicklein organisiert und waren beim Ausbeinen. Wir anderen gingen die Badehose anziehen und waren bald wieder im Becken und genossen das warme Wasser. Nach über einer Stunde verliess ich das Wasser nur widerstrebend, denn es war recht kalt draussen und zudem blies ein heftiger Wind.

Zwei französische Motorradfahrer, sie wurden von den sechs Autos begleitet, welche wir schon in den Dünen gesehen hatten, kamen am Abend vorbei um ihre defekten Motorräder wieder in Ordnung zu bringen. Der eine hatte die Kupplung seiner Africa Twin verbrannt während sein Kollege Kette und Zahnkranz bis zur Unbrauchbarkeit verschlissen hatte. Beiden konnte soweit geholfen werden, dass sie zumindest bis Tunis fahren konnten.

Das Nachtessen zog sich etwas hinaus, denn das Fleisch auf dem Grill benötigte über eine Stunde bis es gar war. Dafür schmeckte es anschliessend doppelt gut. Allerdings fing es genau in dem Moment an zu regnen, als alle am Essen waren. Für Regen sind wir alle nicht allzu gut ausgerüstet, sodass sich die Leute bald einmal ins trockene Zelt zurückzogen. Es regnete dann auch bis gegen Morgen, zum Teil sogar heftig, weiter.

## Freitag 5. Januar 1990

**Ksar Ghilane – Bir Soltane – Matmata, ca. 130 km**

Aufgrund des anhaltend schlechten Wetters hatten wir drei uns entschlossen, der Pipeline Piste entlang nach *Bir Soltane* und von dort direkt nach *Matmata* durch zu fahren. Zelt und alles was draussen geblieben war, war feucht oder nass. Wir packten unsere sieben Sachen und verabschiedeten uns von den anderen. Sie wollten durch die Berge Richtung *Djerba* fahren. Als Billy den Hilux starten wollte, lief das Ding nicht an. Das feuchte Wetter hatte der Zündanlage den Rest gegeben. Etwa eine Stunde bastelten wir daran herum bis wir den Wagen zum Laufen brachten. Aber als Rolf seine Honda ankicken wollte, sprang auch die nicht an. Nach einer Viertelstunde intensivem kicken brachte auch er sein Fahrzeug zum Laufen. Die anderen waren unterdessen bereits aufgebrochen. Auch sie hatten zum Teil Probleme gehabt die Motorräder zum Laufen zu bringen.

Die Piste war gut zu befahren, aber Billy fuhr vorsichtig, denn unser Vorrat an Federblättern ging langsam zur Neige. Nach etwa 30 km trafen wir überraschend auf Möri's Truppe. Sie hatten sich kurzfristig entschlossen ebenfalls nach *Matmata* zu fahren. Eine der Suzukis hatte den Geist aufgegeben. Da wir nun wieder denselben Weg hatten, stieg der Suzuki Fahrer zu Billy in den Hilux und sein Töff wurde an der Abschlepp-Halterung hinter dem Toyota fest gemacht. Der nächste Treffpunkt war nördlich von *Bir Soltane* bei der Abzweigung nach *Matmata*. Etwa 15 km vorher trafen wir auf ein *Oued*, das aufgrund der heftigen Regenfälle zu einem reissenden Fluss von etwa 20 m Breite angeschwollen war. Eine Gruppe Italiener war bereits auf der anderen Seite, also war es machbar den trüben Fluss zu durchqueren. Rolf versuchte es als erster. Er kam bis Mitte Fluss bis seine Honda der Geist aufgab und er den Rest schieben musste. Nasse Füsse waren ihm sicher. Jarno versuchte es 100 m Fluss aufwärts an einer seichten Stelle und gelangte dort ohne gross nass zu werden auf die andere Seite. Auch ich suchte mit eine Stelle flussaufwärts aus. Anfangs konnte ich schön langsam fahren ohne auf grosse Steine zu stossen. Plötzlich wurde das Wasser aber tiefer und nur noch ein wohldosierter Gasstoss rettete mich vor dem Absteigen. Jetzt spritzte aber das Wasser bis über meinen Kopf, aber ich schaffte es ohne abzustehen ans andere Ufer. Nach und nach gelangte jeder über den Fluss, halt mehr oder weniger nass. Rüedu hatte einen gerissenen Seitendeckel mit entsprechendem Ölverlust zu beklagen. Werni hatte ihn bis zum *Oued* abgeschleppt und fuhr bei ihrer Ankunft ohne lange zu zögern mit Rüedu im Schlepp in den Fluss. Er kam nicht weit und er musste seine Africa Twin ins Wasser legen. Die beiden schoben ihre Töff ans andere Ufer. Die Autos kamen ohne Probleme durch und nach kurzer Pause ging es weiter.

Eine nette Frau servierte uns Tee im Café an der Kreuzung nach *Matmata*. Die kleine „Gartenwirtschaft" war trotz dem Feuer nicht sehr gemütlich bei dem Wetter, aber doch noch einem Halt auf offener Strecke vorzuziehen. Als alle beisammen waren ging es weiter Richtung *Matmata*. Bei schönem Wetter wären Landschaft und Piste ein Leckerbissen gewesen, jetzt aber ging es nur darum so schnell wie möglich in *Matmata*

anzukommen. Bis *Tamezret* war die Piste gut zu befahren. Einige steinige Passagen verlangten vor allem wegen der Nässe einige Vorsicht. Die restlichen Kilometer bis *Matmata* war die Strasse dann geteert. Im Hotel *Matmata* gab es Zimmer für alle. Obschon wir klitschnass und ziemlich schmutzig waren, wurden wir freundlich aufgenommen. Wir hatten die Zimmer kaum bezogen, als auch die Autos eintrafen. Nach einer heissen Dusche war uns allen wieder wohler und der gute Appetit leitete uns bald in ein nahes Restaurant wo wir ein gutes und reichhaltiges Nachtessen genossen. Es war zwar knappe 10°C im Restaurant, aber das gut gewürzte Hauptgericht wärmte uns von innen auf.

Als wir auf dem Weg zum Hotel waren, fragte uns ein völlig durchnässter, lehmbedeckter Australier auf einer CX Honda nach einem Hotel. Er war von *Medenine* gekommen und hatte für die 60 km über vier Stunden gebraucht. Dass er mehrmals zu Boden gegangen war, musste er uns gar nicht erst erzählen. Schmutzig wie er war, wurde auch ihm ein Zimmer zugewiesen. Nach einigen Drinks an der Hotelbar gingen wir zu Bett.

## Samstag 6. Januar 1990

**Matmata**

Als wir um neun Uhr zum Morgenessen gingen, hatte sich das Wetter keine Spur gebessert. In der Nacht war ich einige Male aufgewacht, so heftig war der Regen heruntergeprasselt. Für uns drei war klar, dass wir noch einen weiteren Tag bleiben wollten, während Hans-Ruedi gerne weitergefahren wäre. Rüedu hatte Gehäuse und Seitendeckel mit Flüssig-Alu repariert und brauchte nur noch Öl nachzufüllen und herauszufinden, ob sich die Arbeit auch gelohnt hatte. Das Wetter klarte nicht auf und nach neuesten Informationen war die Strasse nach *Medenine* wegen den starken Regenfällen unterbrochen. Auch die Teerstrasse nach *Gabes* war an verschiedenen Stellen überflutet. Man richtete sich also generell darauf ein, noch einen Tag in *Matmata* abzuwarten um zu schauen wie sich das Wetter entwickelte.

Mit dem Manager des Hotels machten wir einen günstigen Gruppentarif für einer weiter Übernachtung aus und stellten mit ihm ein tunesisches Menü zusammen, welches wir gemeinsam im Restaurant des Hotels am Abend einnehmen wollten.

Der Nachmittag war recht kurzweilig und zumal es selten länger als eine halbe Stunde ohne Regen ging, war sich niemand reuig im Hotel geblieben zu sein. Ich unterhielt mich mit dem Jungen Aussie oder las in einem Buch.

Das Abendessen war zwar nur mässig gut, aber für 4 Dinar kann man wohl auch nicht zuviel verlangen. Den Abend beschlossen wir in der Hotelbar.

## Sonntag 7. Januar 1990

**Matmata – Gabes – Maseth – Houmt Souk, 200 km**

Ich konnte es kaum glauben, aber als ich das Fenster öffnete war keine Wolke am Himmel. Es war zwar noch etwas kühl, aber der Tag versprach schön und wärmer zu werden. Kurz nach neun hatten wir unsere Sachen gepackt und waren reisefertig. Bei der Gruppe der Möri's dauerte es etwas länger. Wir fuhren, um den Toyota zu schonen, auf der Teerstrasse Richtung *Gabes*. Auch am Tag nach den starken Regenfällen sah man deutlich, wo die sonst trockenen *Oueds* Wasser geführt hatten. Nur noch einige Rinnsale musste man heute noch durchqueren. In *Gabes* ging es Richtung *Medenine* um bei *Maseth* zur Fähre auf die Insel *Djerba* abzubiegen. Im Pendelverkehr werden Passagiere und Fahrzeuge auf die Touristeninsel übergesetzt. Die Meerenge ist nur einige Hundert Meter breit und so waren wir nach wenigen Minuten wieder auf festem Boden. Da die einzigen Campingplätze auf der Ostseite der Insel liegen, mussten wir erst ganz *Djerba* durchqueren. Auf noch immer aufgeweichten Pisten ging es der Südküste entlang nach *El Kantara*. Hier bildet ein Damm die Verbindung zum Festland. Als wir bei den Campingplätzen ankamen, sahen wir, dass es sich dabei um reine Hotelkomplexe handelte und weit und breit kein Dorf zu finden war. Wir entschlossen

uns deshalb im Hauptort *Houmt Souk* ein Hotel zu nehmen, damit wir morgen zu Fuss die Stadt besichtigen konnten. Nach einigem Suchen fanden wir ein Appartement Hotel wo wir für 20 Dinar unterkamen. Neben zwei Schlafräumen hatte das Appartement auch noch Küche und Bad. Rolf und ich brachten die Motorräder wieder in Ordnung, während Billy sich etwas hinlegte.

Am Abend schlenderten wir durch die Altstadt auf der Suche nach einem netten Restaurant. Die wenigen Wintertouristen waren in ihre Hotels an der Ostküste zurückgekehrt und die Stadt war nur noch durch einige Einheimische belebt. Wir waren die einzigen Gäste im kleinen Restaurant. Das Essen war vorzüglich wenn auch dem Touristenort entsprechend teuer.

## Montag 8. Januar 1990

**Houmt Souk**

Gleich nach dem Morgenessen ging es auf die Bank gegenüber, um noch einmal Geld zu wechseln. Wie ich mir gestern vorgenommen hatte, suchte ich einen Coiffeur um mir Bart und Haare schneiden zu lassen. Der taubstumme Chef des Geschäfts nahm sich meiner an. Mit Zeichensprache gab ich ihm meine Wünsche bekannt. Sehr sorgfältig schnitt er erst trocken dann nass meine Haare. Anschliessend widmete er sich dem Bart. Backen und Hals wurden sauber rasiert und sogar den Schnauz stutzte er fachmännisch. Dass er mir auch noch Brillcreme in die Haare schmierte merkte ich leider erst zu spät, aber die konnte ich ja wieder heraus waschen. Für 3 Dinar, etwa 5 Franken, war ich in den Genuss eines sehr guten Services gekommen.

Zusammen mit Rolf besichtigte ich die türkische Festung am Strand im Norden der Stadt. Danach stöberten wir in den vielen Souvenirläden. Über die angeschriebenen Preise lachten wir jeweils nur. Ein Kerzenständer aus Keramik sollte 24 Dinare kosten. Schlussendlich wechselte er den Besitzer für 4 Dinare wohl sicher ohne dass der Verkäufer draufgelegt hatte. Als wir bei Kaffee und vorzüglicher Patisserie sassen, fiel

uns auf der gegenüber liegenden Seite ein wunderschöner Teppich auf. Wir schätzten beide den Preis und gingen darauf hinüber um nach dem Preis zu fragen. Beide lagen wir zu hoch. Wir wurden unverbindlich zu einem Tee eingeladen. Man zeigte uns einige Teppiche, wobei mir die seidenen Gebetsteppiche am besten gefielen. Nur so aus Interesse begann ich zu feilschen. 2700 SFr. war sein erster Preis. Mein Gegenangebot lag bei 1000 SFr. Nur bis 2300 SFr. wollte er den Preis schliesslich reduzieren. Von Bankrott und Draufzahlen sprach der eifrige Verkäufer. Nach einigem hin und her standen wir auf und wollten gehen. Der Verkäufer hielt mich am Arm zurück und kam mir erstaunlich schnell mit dem Preis weiter entgegen. Als ich stur auf dem 1000 SFr. Beharrte, war er sogar damit einverstanden. Ich redete mich heraus indem ich angab, zuerst das Geld holen zu müssen und vertröstete ihn auf Morgen. Wir gingen darauf zum ONAT[14] um uns über die Richtpreise zu informierten. Der lag in etwa 200 SFr. höher als ich hätte zahlen müssen. Ich hatte nun eine Ahnung in welcher Grössenordnung ich handeln musste. Bei einem anderen Händler fanden wir leider nicht was ich suchte. Ich werde es in *Kairouan* noch einmal versuchen.

Das Nachtessen nahmen wir ganz in der Nähe unseres Hotels, etwas ausserhalb des Zentrums, ein. Das drückte sich eindeutig im Preis aus. Für knapp die Hälfte wie gestern mussten wir zwar auf Wein verzichten, aber das Essen war in Ordnung. Da es noch nicht allzu spät war, spazierten wir für den Kaffee ins Stadtzentrum. Man war zwar schon beim Zusammenräumen, aber für einen Espresso reichte es gerade noch.

## Dienstag 9. Januar 1990

**Houmt Souk – Gabes – Kairouan, 325 km**

Kurz nach neun waren wir startklar. Auf direktem Weg fuhren wir zurück nach *Aijin* um mit der Fähre auf das Festland überzusetzen. Wir

[14] Die ONAT ist eine staatliche Institution die authentische und hochwertige Handwerksprodukte zertifiziert und die Herkunft wie Qualität garantiert.

waren die letzten Fahrzeuge welche auf der nächsten Fähre Platz fanden. Der Weg bis nach *Gabes* zurück war derselbe. Aber auch danach änderte sich die Landschaft wenig. Etwa 100 km vor *Kairouan* wurde der Himmel schwarz und schwärzer. Rolf und ich zogen vorsorglich die Regenhosen an. Kurz bevor es dann tatsächlich zu regnen begann, hielten wir für das Mittagessen an. Obschon wir danach noch etwas Regen abbekamen, schien mir, dass das Schlimmste bereits vorüber war. Entlang der Strasse sah man nämlich grosse Pfützen in den Feldern stehen und in den Bergen westlich der Strasse musste es sehr stark regnen. Bald aber klarte der Himmel wieder auf, sodass wir bis zum Etappenziel wieder trocken waren.

Erst wollten wir bei der Jugendherberge campen, aber Billy und ich hatten nicht gross Lust uns auf diesem „Parkplatz" einzurichten. Für je zwei Dinar bezogen wir ein Bett in einem der 10er Zimmer. Das sich Billy noch immer nicht so recht wohlfühlte, gingen Rolf und ich wieder alleine in die Stadt. Wir stöberten in der Altstadt, der sogenannten Medina, herum auf der Suche nach einem Seidenteppich für mich. Ein junger Tunesier anerbot sich uns herum zu führen. Wir schauten bei verschiedenen Händlern herein. Die Preise waren wie schon auf *Djerba* überrissen, nur dass man hier nicht so einfach herunterhandeln konnte. Wir hatten uns schon damit abgefunden, dass es hier zu teuer war, als uns der Junge nachgelaufen kam und von einem Laden sprach, in welchem wir zum erwarteten Preis einen Teppich erstehen könnten. Also versuchten wir es noch einmal. Obschon die Auswahl nicht sehr gross war, fand ich ein schönes Stück. Es war zwar ein etwas kleinerer Teppich, aber ansonsten genau was ich suchte. Ich merkte bald, dass man etwas verkaufen wollte und beharrte stur auf meinem Angebot von 500 SFr. Ursprünglich sollte er 450 Dinar, fast 850 SFr. Kosten. Nachdem der Teppich verpackt war, suchten wir ein Restaurant für das Nachtessen. Dass das Lokal ausserhalb des „touristischen" Zentrums lag, sah man schon an den vorwiegend tunesischen Gästen und an den Preisen. Für 10 SFr. assen wir *„Brik a l'Oeuf"*, einen gemischten Salat und Poulet mit Frites bzw. Fleischspiesschen. Eine Flasche Mineralwasser war dabei genauso inbegriffen wie zwei Cola.

Als wir zur Jugendherberge zurückkamen, lag Billy immer noch oder schon wieder im Bett, aber es ging ihm bereits besser. Essen mochte er zwar noch nicht richtig, aber er meinte dass sich das wieder einrenken würde.

## Mittwoch 10. Januar 1990

**Kairouan – Hammam Lif – Ez Zahra**

Zwar war es kühl und der Himmel bedeckt, aber wenigstens regnete es nicht. Bevor wir *Kairouan* verliessen, assen wir im selben Restaurant in welchem wir gestern das Nachtessen eingenommen hatten, das Frühstück. Billy wählte Omelett mit Peperoni für uns alle. Die Peperoni wurden von Peperoncinis verstärkt, dafür musste man die Eier suchen. Alles in allem eine feurige Sache auf nüchternen Magen.

Die Fahrt nach *Ez Zahra*, kurz vor *Tunis*, führte durch flaches, abwechslungsarmes Gebiet. Nur dass es immer grüner wurde und auch die Bäume grösser und stärker waren, fiel uns auf. Nach gut zwei Stunden fuhren wir vor dem modernen `*Hotel Ez Zahra* vor und bezogen ein Dreierzimmer. Bevor wir uns umzogen, luden wir unsere ganze Habe auf dem Parkplatz aus, um für die teilweise demontierten Motorräder Platz zu schaffen. Ein Grossteil der Kisten wanderten auf das Dach, während der Rest neben den zwei Töff im Innern Platz fand. Kaum dass wir fertig waren, begann es heftig zu regnen. Ein gutes, verspätetes Mittagessen liess uns das miese Wetter vergessen. Die Zeit bis zum Nachtessen schlugen wir mit lesen und einem Nickerchen tot. Nach einem Kaffee in der Hotelbar ging ich aufs Zimmer um noch etwas zu lesen, denn mir war nicht danach zu Mute in der langweiligen Bar herum zu hängen.

## Donnerstag 11. Januar 1990

**Ez Zahra – Tunis – Ez Zahra**

Eigentlich hatten Rolf und ich schon am Morgen nach Tunis hinein gewollt, aber es regnete bis zum Mittag so stark, dass wir die Lust darauf

verloren. Als Vorhut von Möri's Gruppe traf kurz nach Mittag Markus und Gerhard in ihrem Land Rover ein.

Nachdem sie ihr Zimmer bezogen hatten, fuhren wir mit zwei Taxis ins Zentrum von Tunis. Die kleinen Taxis dürfen nur drei Passagiere mitnehmen, aber für 4 Dinare ist die Fahrt trotzdem günstig. Die *Medina*, also die Altstadt, ist ein riesiger Markt, welcher grossen Teils überdeckt ist. Links und rechts reihen sich die Läden in den engen Gassen. Vielfach hat ein bestimmtes Gewerbe seine eigene Strasse. Stundenlang irrten wir kreuz und quer durch diese faszinierende Welt des Handels. Hie und da liessen wir uns in einen der Läden hineinziehen. Zeigte man Interesse an einem Gegenstand, ging das Feilschen los. Kleine, knapp 12-jährige Knirpse entpuppten sich als zähe und kompetente Händler. Bis jeder seine Souvenirs und Geschenke beisammen hatte, war es schon dunkel geworden. Im dichten Feierabendverkehr hatten wir etwas Mühe wieder zwei Taxis zu finden die uns ins Hotel zurück brachten. Wir verstauten die gekauften Sachen in einer leeren Kiste auf dem Dachträger und bedeckten die Dachlast definitiv mit einer Plane.

## Freitag 12. Januar 1990

**Ez Zahra – La Goulette - Fähre**

Um sechs Uhr hatten wir uns wecken lassen. Viel war nicht mehr zu packen, denn wir hatten alle drei zusammen nur eine kleine Reisetasche mit dem Nötigsten für die Schiffspassage dabei. Auch das Morgenessen beanspruchte wenig Zeit, sodass wir als erste auf dem Weg zum Hafen waren. Es war ein Morgen der einem den Abschied von Tunesien leicht machte. Das neblig, trübe Wetter und dazu die Dunkelheit der frühen Morgenstunde waren nämlich nicht dazu geeignet, eine gute Stimmung aufkommen zu lassen.

Von dem auf einer Halbinsel gelegenen Ort *Redief* setzten wir mit einer kleinen Fähre über die Fahrtrinne der grossen Schiffe und schon waren wir am Fährhafen. Zum letzten Mal versuchte man den abreisenden

Touristen etwas zu verkaufen. Die meisten hatten aufgrund des Ausfuhrverbots für Dinare keine tunesische Währung mehr. Nach der Kontrolle der Tickets fuhren wir in die Zollfreizone des Hafens ein um die Ausreiseformalitäten zu erledigen. Eines der tunesischen Fahrzeuge wurde komplett auseinander genommen und zuletzt noch von einem Drogensuchhund beschnüffelt. Wir selber kamen ohne grosse Durchsuchung durch den Zoll und konnten direkt auf die „Habib“ verladen. Auch Möri's Truppe war unterdessen angekommen und mit den Zollformalitäten beschäftigt. Einige schafften es mit uns zusammen auf das Schiff zu kommen, der Rest musste warten, um die zuletzt verbleibenden „Löcher“ im Laderaum mit ihren Motorrädern zu stopfen.

Mit nur dreiviertel Stunden Verspätung legte die *„Habib“* schlussendlich ab. Kaum dass wir den Hafen verlassen hatten, begann es heftig zu regnen. Wir verzogen und in die Bar. Es war auch schon bald Zeit einen Apéro zu nehmen, denn für halb eins war das Mittagessen angesetzt. Wie schon auf der Hinfahrt war Essen und Service sehr gut. Nach mehr als einer Stunde verliessen wir das Restaurant mit vollem Wanst.

Während des Nachmittags wechselte ich zwischen den beiden Bars in der ersten Klasse. Die Zeit verging rasant und schon bald war es Zeit zum Nachtessen. Der lange Mittagsschlaf hatte Billys Unwohlsein nicht verbessert, worauf er aufs Essen verzichtete. Rolf und ich hingegen hatten einen guten Appetit. Wir hatten einen Tischnachbar zugewiesen erhalten, ein in Italien lebender Tunesier, mit welchem wir ein angeregtes Gespräch über Nordafrika und die islamische Religion führten.

Nach einem kurzen Nickerchen traf ich mich mit einigen Leuten wieder an der Bar. Viel anderes als zusammen zu sitzen und zu plaudern gibt es nicht zu tun an Bord. Es war noch nicht allzu spät als sich einer nach dem anderen Richtung Koje aufmachte.

# Samstag 13. Januar 1990

**Fähre – Genua - Chiasso – Aarau, 450 km**

Erst kurz bevor der Morgenessenservice eingestellt wurde begaben wir uns ins Restaurant um das Frühstück einzunehmen. Billy ging es heute wieder besser, sodass er, wenn auch noch immer mit mässigem Appetit, mit zum Frühstück kam. Nachher hatten wir gerade noch Zeit um unsere Kabine zu räumen, als das Schiff auch schon im Hafen von Genua einfuhr. Die kleine Verspätung in Tunis war sogar eingeholt worden.

Hans-Ruedi Möri hatte, wie üblich, alle Pässe, inklusive der unseren, eingesammelt um die Einreiseformalitäten des italienischen Zolls zu erledigen. Bald kam er wieder zurück allerdings ohne die Stempel erhalten zu haben. Willkürlich hatte der Beamte entschieden, dass jeder persönlich erscheinen müsse. Nun ging das grosse Schlangenstehen los. Es war nur je ein Beamter für die erste und zweite Klasse an Bord gekommen. Dazu wurden die nordafrikanischen Reisenden sehr genau überprüft. Schliesslich wurde es halb eins bis wir alle unsere Zettel gestempelt bekommen hatten. Danach ging es aber schnell um vom Schiff zu kommen. Roberto und Francesca hatten uns damals in *Tamanrasset* vorgeschlagen uns in Genua abzuholen um mit uns gemeinsam in einem netten Restaurant essen zu gehen. Wir konnten die Beiden aber nirgends entdecken.

Ich hatte mit Viktor ausgemacht, dass ich mit ihm und Urs in die Schweiz mitfahren kann, da es im Toyota ziemlich eng war für drei Personen. Schnell waren ihre Motorräder auf den Anhänger verladen. Wir verabschiedeten uns von den anderen und machten uns auf den Weg. Hinter dem Küstengebirge hielten wir in einer Autobahnraststätte an, um schnell etwas Kleines zu essen. Wir kamen gut voran, das Wetter war gut und bald schon standen wir in der Kolonne vor dem Schweizer Zoll. Ich hoffte, dass Billy mit dem Toyota nicht ausladen musste, denn um die ganze Ausrüstung zu kontrollieren und vor allem wieder zu verladen hätten wir ganz schön Zeit verloren. Beide Fahrzeuge kamen aber anstandslos durch.

In Mosleerau tranken wir zusammen noch einen Kaffee und fuhren dann zu Urs nach Hause um ihn und seine TT abzuliefern. Bevor Viktor aber nach Winterthur abdrehen konnte, musste er auch mich noch zu Hause abliefern. Dort gab es natürlich viel zu erzählen, sodass es, obschon ich recht müde war, ziemlich spät wurde.

ENDE

# Nachwort

In den neun Wochen sind wir eine Strecke von 7000 km gefahren. Davon waren etwa 2500 km Piste. Für diese Route muss man vernünftigerweise mindestens 5-6 Wochen einplanen.

Die Fähre erster Klasse kostet pro Person knapp 600 SFr. retour und ca. 1100 SFr. für einen Toyota Hilux (mit über 220 cm Höhe)

Wir hatten in der Schweiz für etwa 750 SFr. Lebensmittel eingekauft, welche für etwa 2/3 aller Tage reichen sollten. Neben Büchsen Menüs waren Teigwaren, Reis, Mais, trocken Knöpfli, getrockneten Tortellinis, etc. dabei. Für die Mittagessen hatten wir vor allem Fleischkonserven und Schachtelkäse mit, aber auch Salami und Speck am Stück, sowie Landjäger, welche wir Vakuum verpacken liessen, dabei. Vakuum verpacktes Geräuchertes Fleisch ist über zwei Monate ungekühlt haltbar. Auch hatten wir 12 kg Mehl dabei und für 15 kg Mehl Trockenhefe. Im Gusstopf buken wir auf längeren Pistenabschnitten ohne Versorgung unser eigenes Brot.

Die Gesamtkosten der Reise beliefen sich auf ca. 2500 SFr. pro Person und die sind etwa folgendermassen gegliedert:

| | | |
|---|---|---|
| Fähre | 1000 | SFr. |
| Lebensmittel | 250 | SFr. |
| 5000 Alg. Dinar | 300 | SFr. |
| 1000 Dinar Zwangstausch | 200 | SFr. |
| Tunesische Dinar | 800 | SFr. |
| Total /Person | 2550 SFr. | |

# Gedanken und Fakten zu Algerien

**Geld:**

Pflichtwechsel von 1000 Dinar pro Person an der Grenze. Kurs Dezember 1989: 200 SFr. für 1000 Dinar = 5 Dinar/SFr. Wechselkurs in der Schweiz 54 SFr. für 1000 Dinar = ca. 20 Dinar/SFr.

Zum „offiziellen“ Wechselkurs war Algerien recht teuer, zum „Schweizer“ Kurs hingegen billig. Wir haben zu dritt in den 6 Wochen ca. 16‘000 Dinar verbraucht, vor allem für Benzin, Camping, Restaurant, Gemüse und Früchte.

**Versicherung:**
1 Monat Versicherung kostete, an der Grenze gekauft, 100 D. pro Töff und 200 D. pro Auto. 1 Monat war das längste das man lösen kann. Die Verlängerung von 10 Tagen kosteten fast gleichviel für eine 600er Maschine und einen Toyota Hilux.

**Benzin:**
Super 3.45 D./l, Normal 2,85 D./l, Diesel 0,85 D./l. Wir bekamen in Djanet, Tam und In Ecker kein Super. Die Versorgung im Süden ist noch immer nicht garantiert.

**Motorenöl:**
20/40er ist in ganz Algerien schwer erhältlich, es kostet 20-30 D./l. Wenn es an Tankstellen nicht zu bekommen ist, bei Ölwechselbetrieben (Vidange) versuchen. Meist muss aber einen Behälter mitbringen, da das Öl meist in Fässern gelagert wird.

**Kamele:**
In Tam kostet ein Kamel pro Tag 100 Dinar. Das Kamel des Führers wird gleich berechnet. Für mehrtägige Ausflüge kommen Lasttiere und Verpflegung für den Führer dazu.
Beispiel: 2 Personen, 1 Führer. 1 Lastkamel → 3200 Dinar für 8 Tage plus ca. 400 Dinar Verpflegung für alle.

**Geschenke und Tauschobjekte:**
Ideal eignen sich alte Kleider, vor allem Kinder oder Männerkleider. Jeans, Kittel, Hemden sind recht beliebt. Sie sollten aber nicht zu altmodisch sein. Verkaufen lohnt sich weniger, aber tauschen, vor allem gegen Handwerk und Schmuck ist gut. Autoschläuche und –Reifen sind zwar sehr gute Tausch- und Verkaufsobjekte nur können sich die Einheimischen den Gegenwert der Schweizerpreise nicht leisten.