

Reise-Tagebuch Teil 2: Algerien

Freitag, 29.12.2000

Strecke:

Ghat Camping Awiss – Tin Alkoum – Camp 12

Distanz:

Ca.70 Km

Wetter:

Schön. Morgen 3,5 C, Nachmittag 22 C

Bevor die Wechsler wieder auftauchten, fuhr ich in die Stadt und versuchte Brot zu kaufen. Aber in Gegensatz zu was uns noch gestern versichert worden war, traf ich die Bäckerei geschlossen an. Die Tankstelle hatte zwar kein Benzin mehr vorrätig, aber Diesel gab es noch. Als ich zurück war, ging Chnoche sein Fass auch noch füllen, so dass wenn wir alles erledigt hatten, wir jederzeit starten konnten.

Nach dem Frühstück galt es Mohammed zu bezahlen. Die Geldwechsler von Gestern hatten zu einem Kurs von 90 LD für 100 CHF einen Hunderter gewechselt. Die restlichen drei Hundert sollten dann auf einmal nur noch 80 LD / 100 CHF bringen. Als wir uns weigerten, ergab sich die Möglichkeit, bei einem anderen Typen zu einem vernünftigen Kurs 1000 FF gegen 230 LD zu tauschen. Zusammen mit einigen uns noch verbleibenden Dinar konnten wir die Summe auf die verlangten 400 Dinar aufrunden. Als dann das leidige Thema endlich erledigt war, packten wir zusammen um die Ausreise zu versuchen. Alle sagten uns zwar, dass wegen des Feiertages die Behörden uns nicht abfertigen könnten. Wir wollten es aber nicht unversucht lassen, zu oft haben sich in arabischen Ländern unmögliche Dinge wie von selbst erledigt.



Auf dem Weg zur Grenze kam uns ein Zürcher Landrover entgegen von dem wir wussten, dass die Jungs auch ausreisen wollten. Wir wendeten und hängten uns an, um zu erfahren was Sache ist. Die beiden erzählten uns, dass sie einen Verantwortlichen zu Hause aufgegabelt hatten um ihn dazu zu bringen, uns die Stempel in den Pass zu drücken. Lange Rede kurzer Sinn, um 2 Uhr wurde es mir zu bunt, da sich nichts bewegte. Wir entschlossen uns auf naiv zu machen und zu den Kontrollpunkten an der Grenze zu fahren. Beim ersten angekommen, weckten wir erst mal den einzigen Zöllner. Ohne Probleme erledigte dieser die ganze Administration und nahm unsere libyschen Schilder wieder zurück. Allerdings hatte er kein Geld um uns die 50 Dinar Kautions zurück zu zahlen. Schon fast fertig, bemerkte der Typ, dass unsere Pässe keinen Ausreisestempel enthielten. Ich erklärte ihm kurzerhand, dass wir die Behörden in Ghat schon gestern besucht hatten um die Formalitäten zu erledigen. Die hätten gesagt, dass alles OK sei und wir ausreisen können. Das schien den Beamten überzeugt zu haben und er liess uns tatsächlich laufen. Beim zweiten Posten wurden wir einzig ins „Grosse Buch“ eingetragen und schon wünschte man uns Bon Voyage. Der dritte und letzte Posten räumte die Strassensperre beiseite, sobald ich ihm erklärte, dass wir nicht in den Akakus sondern nach Algerien wollten. Nun hatten wir alle Hürden geschafft, aber keinen Ausreisestempel. Die Algerier würde das nicht kümmern.

An der Grenzstation in Algerien angekommen, sahen wir mit erstaunen, dass Peter Hinterreiter und seine Gruppe noch immer dort festsassen. Wir hatten schon gehört, dass er noch am Vorabend die Ausreise geschafft hatte. Nach einer Nacht im Niemandsland stand er nun seit Morgens um neun am Zoll und es war noch nicht ausgestanden. Schlussendlich warteten wir, bis gegen fünf Uhr bis die grosse Gruppe endlich abgefertigt war. Als wir an die Reihe kamen, waren die Formalitäten in 20 Minuten erledigt und wir Richtung Djanet unterwegs. Da die Sonne schon fast untergegangen war, mussten wir schleunigst nach einem geeigneten Camp Ausschau halten. In einem Oued fanden wir unweit der Piste einen geschützten Platz.

Bald schon kochte das Spaghettiwasser und wenig später konnte ich zu Tisch bitten: Spaghetti Bolo mit Parmesan wurden durch einen gemischten Salat ergänzt. Obschon Heute Uelis Geburtstag war, musste er abwaschen. Aber kurz darauf ging er, nicht viel später auch wir beiden anders zu Bett.

Samstag, 30.12.2000

Strecke:

Camp 12 - Djanet

Distanz:

Ca.224 Km

Wetter:

Schön. Morgen 4,3 C, Nachmittag 20 C

Bei Tagesanbruch stellte sich erst heraus, dass unsere Wahl fürs Camp gar nicht so schlecht gewesen war. In einem Oued gelegen, direkt an einem Felsabhang mit schönen, gelben Dünen durchsetzt. Der einzige Nachteil war, dass genau dieser Hang uns Schatten machte bis fast zu unserem Aufbruch. Nicht schlecht staunte ich als ich Chnoche bereits putzmunter im Camp herumspazieren sah. Das hatte es bis dato noch nicht gegeben. Ueli dagegen schlief noch immer und das obschon er an seinem Geburtstag schon um 2030 Uhr ins Bett gegangen war.



Bereits um halb neun waren wir auf der Piste Richtung Djanet. Von der Navigation her kein Problem, aber bei meiner letzten Tour hatten wir uns in dieser Gegend verloren und hatten uns gegenseitig über eine Stunde gesucht. Gewarnt durch diesen Vorfall hatte ich Chnoche angewiesen immer hinter uns und möglichst auch nicht zu weit seitlich von uns zu fahren.

Die Piste hatte zum Teil böses Wellblech, aber es gab fast immer eine Seitenspur, welche besser zu befahren war. Nach einiger Zeit kamen wir an einer interessanten Steinformation vorbei. Sie lud dazu ein kurz anzuhalten. Schwarzbraune Felstürme erinnerten an eine versteinerte Armee hunderter Soldaten. Interessante Statuen standen fast in Reih und Glied. Andere sahen wiederum aus wie Steinpilze.

Bevor die Strecke erst nach Westen später fast nach Norden drehte wurde sie steiniger und auch das Wellblech machte uns zu schaffen. Da links und rechts der Piste eine Steinwüste vorherrschte, gab es auch kaum Ausweichpisten. Zum Glück beschränkte sich das ganze nur auf einen kurzen Teil der Strecke und bald kamen wir auch schon wieder besser voran. Etwa fünfzig Kilometer vor Djanet suchten wir eine in der Karte eingezeichnete Piste, welche direkt von Tim Alkoum durch das Tassili hierher führen sollte. Der aus der Karte bestimmte Waypoint passte dann erstaunlich genau und wir fuhren auf der anfangs breiten und gut fahrbaren Piste dem Gebirge entgegen. Dem Verlauf entsprechend musste das die gesuchte Piste sein. Wir folgten ihr für einige Kilometer in ein Trockenflussbett hinein. Eine wunderschöne Gegend auch zum Übernachten. Viele grüne Akazien und andere Bäume säumten den Talgrund umrandet von schönen Bergzügen. Zu weit wollten wir dann doch nicht weiter suchen und so drehten wir um, zurück auf die Hauptpiste.



Die Landschaft blieb bis Djanet abwechslungsreich und eindrucklich. Grosse gelbe Sandebenen durchsetzt mit einsamen Felsformationen prägten das Bild.

Plötzlich fuhren wir auf eine riesige, asphaltierte Piste heraus und es dauerte eine Weile, bis ich realisierte, dass es sich um die Landepiste des Flughafens Djanet landete. Zum Glück war gerade kein Flugzeug im Landen begriffen.

In der Oase angekommen suchten wir den kleinen Camping beim Hotel Zeriba auf und installierten uns. Darauf nahmen wir nacheinander eine heisse Dusche denn wir hatten die Befürchtung, dass der Boiler etwas knapp bemessen war.

Im Camp lernten wir zwei Südafrikaner kennen, welche vor fast zwei Jahren von New York zu einer

Weltreise gestartet waren. Die beiden sind mit KTM Adventures unterwegs und haben bereits Nord-, Mittel- und Südamerika bereits. Danach haben sie nach Südafrika verschifft und den afrikanischen Kontinent auf der Ostseite durchquert. Danach ging die Reise weiter über den Nahen Osten und Russland nach Europa. Nun sind sie eben in Djanet auf ihrem Weg zurück in die Heimat: Südafrika.

Als Menu gab es Heute eine Basler Mehlsuppe und ein Risotto mit Speck und Steinpilzen. Nach dem Essen machten wir einen Rundgang durch die Stadt. Sie lag aber fast wie ausgestorben da, und den Besuch im Restaurant mussten wir mangels lokaler Währung auf Morgen verschieben.

Sonntag, 31.12.2000

Strecke:

Ruhetag in Djanet

Distanz:

Wetter:

Schön. Morgen 2,4 C, Nachmittag 22 C

Nach dem Frühstück musste erst mal dafür gesorgt werden, dass die Stossdämpfer des Toy wieder in Ordnung kamen. Gleich neben dem Camping fand ich für 5500 AD ein Paar Original Toyota Dämpfer. Ich baute gleich beide ein und behielt den noch funktionierenden OME Dämpfer als Ersatz. Gleichzeitig entfernte ich die Anschläge, welche eigentlich nur für die 900er Räder sinnvoll sind. Als das Auto auch sonst noch kurz durchgecheckt war, war Mittag geworden. Da wir gehört hatten, dass schon nur noch eine der drei Tankstellen Diesel hatte, füllten wir sicherheitshalber unsere Tanks noch auf. Auch wenn der Diesel in Algerien markant teurer ist als noch in Libyen, ist er im Verhältnis zu zu Hause immer noch sehr günstig, für die 45 Liter zahlte ich nämlich nur gerade 528 AD (13 CHF)



Den Nachmittag verbrachten wir mehrheitlich mit faulenzten. Es gab natürlich auch viel auszutauschen mit den zwei Weltreisenden Trevor und Noah. Da die beiden normalerweise sehr spartanisch essen, lud ich sie zu unserem Sylvestermenu ein. Als Vorspeise gab es eine Suppe. Anschliessend servierte ich Nusschinkli, Dörrbohnen und Kartoffeln. Gefolgt wurde dies von einem gemischten Salat und schlussendlich abgerundet mit Vanillecreme und Mangoschnitzen. Unterdessen hatten sich auch Eiko und seine Freundin zu uns gesellt. Gemeinsam sassen wir ums Lagerfeuer und vertrieben uns die Zeit bis Mitternacht mit Geschichten und interessanten Gesprächen. Als es Mitternacht wurde, wünschten wir uns gegenseitig ein gutes neues Jahr und gingen schon bald darauf ins Bett.

Montag, 1.1.2001

Strecke:

Djanet – Er Admer – Camp 13

Distanz:

265 Km

Wetter:

Schön. Morgen 5 C, Nachmittag 22 C

Nach der für uns ungewohnt kurzen Nacht gönnte sich Ueli und ich Spiegeleier zum Frühstück. Chnoche begnügte sich mit einem Konfibrot, da er kein grosser Frühstückesser ist. Nachdem wir zusammengepackt hatten, gingen wir den Camping bezahlen (600 AD pro Person für 2 Nächte) und verabschiedeten uns von den neu gewonnen Freunden. Es besteht eine gute Chance, dass wir uns in Tam oder auf dem Assekrem noch einmal treffen werden.

Wir verliessen Djanet auf der Teerstrasse Richtung Ilizi um schon nach etwa zwanzig Kilometern Richtung Erg Admer abzudrehen. Meine geplante Route nach Tam basiert am Anfang auf einer alten Streckenbeschreibung und Waypoints aus der Karte. Später trafen wir dann auf die Strecke, welche ich vor zwei Jahren bereits gefahren bin und entsprechende Waypoints gemessen hatte.



Erst mussten wir aber die Schlüsselstelle im Erg überwinden. Ohne die geringsten Zweifel und sehr genau navigierend erreichten wir die bekannte Dünenbarriere welche es zu überwinden galt. Über eine relativ flache Rampe mussten fast 100 Höhenmeter überwunden werden. Da der Sand relativ weich erschien, reduzierten wir den Luftdruck auf etwa 1,5 bar. Mit viel Schwung und das Gaspedal auf dem Bodenblech belassend, gelang es beiden Fahrzeugen im ersten Versuch die Düne zu erklimmen. Oben angekommen hatte man eine wunderbare Aussicht in alle Richtungen. Leider war die Sicht durch Dunst etwas vermindert aber trotzdem sah man deutlich, in welche Richtung die Piste weiter verlief. In der Ebene hatten wir wieder festen Untergrund unter den Räder und erhöhten daher den Luftdruck wieder. Bis zur Mittagspause

kamen wir über die riesigen Flächen gut voran. Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 Km/h liessen die Distanzen schmelzen. Linker Hand begleitete uns noch lange der Erg Admer. Langsam drehte die Strecke nach Südwesten um in ein kilometerbreites Tal zu münden. Diesem folgten wir eine ganze Weile. Am Anfang noch sehr weit, wurde es zusehend schmaler und landschaftlich reizvoller. Je weiter wir voran kamen, desto mehr prägten auch Berge die Landschaft. Bei einem Brunnen in einem malerischen Tal machten wir kurz Halt und entschlossen uns noch etwas weiter zu fahren. Nach Überquerung eines Passes gelangten wir erneut in ein reizvolles, Akazien bestandenes Tal. An einem schönen Fleck liessen wir uns nieder und installierten unser Camp. Chnoche reparierte den defekten Zigarettenanzünder, er hatte genau den selben Schaden erlitten wie Tage zuvor der des Toyota. Die langzeitige Leistungsaufnahme des Kompressors hatte den Anschluss überhitzt und zerstört.

Da wir relativ früh schon das Camp aufgeschlagen hatten, blieb uns noch genügend Tageslicht um noch etwas zu lesen oder anderweitig zu beschäftigen.

Nach dem Nachtessen, es gab Hackbraten mit Spätzli und Erbsen mit Karotten, sassen wir noch etwas ums Lagerfeuer und genossen den milden Abend. Einzig der frische Wind kühlte uns trotzdem aus, so dass es Heute nicht allzu spät wurde.

Dienstag, 2.1.2001

Strecke:

Camp 13 - Tamanrasset

Distanz:

345 Km

Wetter:

Schön. Morgen 6,2 C, Nachmittag 24 C

Ein kalter Wind vermieste uns den Morgen und trieb

uns an, möglichst bald aufzubrechen. Auf schönen Pisten gings Richtung Tam voran. Wenig Steine aber immer wieder Fesch-Fesch prägten die Fahrt. Die Landschaft wurde zusehends bergiger, Ausläufer des Hoggar Gebirges begleiteten uns. Die Streckenbeschreibung welche den roten Faden unserer Route bildete, stimmte sehr gut mit den Gegebenheiten überein. Da zusätzlich auch noch die Waypoints meiner letzten Reise zur Verfügung standen, war die Navigation überhaupt kein Problem. So einsam die Gegend auch war, fuhren wir doch immer auf einer klar erkennbaren Piste. Allerdings sahen wir auf der ganzen Strecke nie ein anderes Fahrzeug. Erst etwa 100 Km vor Tam, kamen wir wieder in zivilisierte Gegenden. Es beschränkte sich allerdings auf ein paar Gruppen Zeribas, die typischen Schilfhütten der Nomaden. Als wir schlussendlich auf die Hoggar Ostumfahrung



trafen, begann noch eine kleine Geduldsprobe. Schlimmes Wellblech begleitete uns nämlich bis nach Tamanrasset hinein. Selbst die vielen Umfahrungspisten waren bereits in einem jämmerlichen Zustand, so dass die Fahrt zur Belastungsprüfung für Mensch und vor allem Maschine wurde.

In der Stadt angekommen, quartierten wir uns im neuen Campingplatz 4x4 ein. Da auch Zimmer angeboten wurden, entschlossen wir uns wieder einmal in einem Bett zu nächtigen. Noch bevor wir ins Zentrum zum Essen fuhren, trafen die beiden Schweizer im Camp ein, welche wir seit Ghat nun schon das dritte Mal trafen. Sie sahen ganz schön geschafft aus. Kein Wunder, sie hatten als Abschluss der Tagesetappe die Hoggarpiste von Hirafok her bewältigt. Diese Strecke ist auch mir von der letzten Reise her noch gut in Erinnerung, hatte sie doch auch uns dazumal einiges abverlangt.

In einem einfachen Restaurant assen wir das Nachtessen. Ausser uns waren ausschliesslich junge Einheimische Gäste. Das drückte sich dann auch im Rechnungsbetrag aus: Knapp 200 Dinar, nicht mal fünf Franken pro Person kostete ein Salat, Pommes Frites mit Fleischspiesschen und einem Pepsi. Den Kaffee nahmen wir in einem sehr belebten Kaffee an der Hauptstrasse ein. Es waren interessanter weise fast nur junge Männer unterwegs. Das war seit unserem Start vor zwei Wochen, das erste Mal, dass wir von so vielen Leuten umgeben waren. Nach einigen Tagen in der menschenleeren Wüste doch bereits gewöhnungsbedürftig.

Mittwoch, 3.1.2001

Strecke:

Tamanrasset - Assekrem

Distanz:

Km 89

Wetter:

Leicht bewölkt. Morgen 4C, Nachmittag 24C (Assekrem ca. 20 C)

Heute war eigentlich ein weiterer Ruhetag eingeplant gewesen. Als wir aber hörten, dass Übermorgen Abend Peter Hinterreiter mit seiner Gruppe auf dem Assekrem übernachten wollte, entschlossen wir uns, noch Heute da hoch zu fahren um einen einigermaßen ruhigen Abend an diesen so speziellen Ort verbringen zu können.

Erst aber wollten wir unsere Ausrüstung und Vorräte neu ordnen. Wasser musste aufgefüllt werden, da 1200 Km und je nach dem bis acht Tage ohne Versorgung vor uns lagen. Nach dem Frühstück arbeiteten wir daran uns abfahrbereit zu machen. Gegen Mittag konnten wir in die Stadt fahren um auch dort noch alle notwendigen Besorgungen zu machen. Brot, Gemüse, Eier und natürlich vor allem Diesel für unsere Fahrzeuge mussten besorgt werden, bevor wir Richtung Assekrem aufbrechen konnten.

Nach nur wenigen Kilometern erreichten wir eine Guelta welche wir besichtigten. Bei dieser Gelegenheit machten wir auch unsere Heute etwas verspätete Mittagspause.

Anschliessend folgten wir der steinigen, wellblechigen Piste ins Hoggargebirge. Immer wieder änderte die Szenerie dramatisch und je weiter wir in das vulkanische Gebirge vordrangen umso schöner und spektakulärer wurden auch die Berge. Kurz vor Erreichen der Passhöhe trafen wir auf einen Mann, welcher einen Unfallwagen, welcher in einen tiefen Einschnitt gestürzt war, bewachte. Der Toyotafahrer hatte beim Herunterschalten einen Fehler gemacht und war rückwärts rollend vor der Strasse abgekommen. Verletzt wurde niemand, den Wagen kann man aber abschreiben.

Als erstes mieteten wir eines der kleinen Steinhäuschen und starteten anschliessend zum Gipfel des Assekrem um den Sonnenuntergang zu erleben. Trotz der Bewölkung hatten wir Glück und genossen die magische Stimmung. Nachdem die Sonne sich verabschiedet hatte, machten wir noch einen kurzen Besuch bei den beiden Einsiedlern. Ich hatte den beiden ein kleines "Fresspaket" zusammengestellt, welches sie dankbar entgegen nahmen.



In unserem kleinen Häuschen zurück bereitete ich das Nachtessen vor: Gschwellti mit Majonaise für Chnoche und ein Steinpilzfondue für uns beide Ueli's. Die Flasche Weisswein hatte ich für knapp eine Stunde in nasse Lappen eingewickelt in den kühlen Wind gestellt und schon war der Wein fast zu kalt .

In anbetracht der frühen Tagwache gingen wir recht früh zu Bett .

Donnerstag 4.1.2001

Strecke:

Assekrem – Hirafok – Rtg. Mertoutek – Camp 14

Distanz:

Km 149

Wetter:

Leicht bewölkt. Morgen 6C, Nachmittag 24C

Um 6.15 Uhr ging mein Wecker. Wollten wir den Sonnenaufgang erleben, mussten wir um etwa 6.45 zum Assekrem hochsteigen. Schon auf dem Weg nach oben dämmerte es und langsam färbte sich der Himmel im Osten rot. Nur wenige weitere Leute hatten sich aufrufen können, so früh aufzustehen. So waren wir nur eine Handvoll Leute die gespannt nach Osten starrten. Ein kalter Wind zog über die Hochebene. Im Schutz der Kapelle liess es sich aber gut aushalten, denn die Temperaturen waren nicht sehr kalt.

Ein schöner Sonnenaufgang mit tiefroten Wolken entschädigten uns fürs frühe Aufstehen. Nach dem die Sonne um Viertel nach Sieben aufgegangen war, luden uns die beiden Padres zu einem heissen Tee ein. Bei wundervoller Aussicht und den ersten wärmenden Strahlen führten wir ein angeregtes Gespräch über die Bruderschaft und das Hoggar Gebirge. Auf Photos sah man, dass es alle paar Jahre wieder mal ein Schäumchen Schnee geben kann. Fällt mal Regen, verwandelt sich die Steinwüste innert Tagen in ein Blumenmeer um nach wenigen Wochen wieder wie tot da zu liegen. Die Wasserversorgung der Einsiedler basiert grösstenteils auf Wasser welches mittels einem ausgeklügelten System auf den verschiedenen Flachdächern gesammelt und in Zisternen gesammelt wird. Nachdem wir uns von diesen herzlichen und so zufriedenen Menschen verabschiedet hatten, stiegen wir zur Passhöhe ab und gönnten uns ein schnelles Frühstück.

Die Piste Richtung Hirafok hatte ich noch gut in Erinnerung: Da die Strecke fast ausschliesslich von touristischem Interesse war, und dieser über Jahre stagniert hatte, wurde die Piste nicht mehr unterhalten. In so bergigem Gelände braucht es nur ein, zwei zünftige Regenfälle und dort wo eine Piste war zeigen sich



tief ausgewaschene Gräben. Zum Teil war die Piste nur noch in den Geländeunter-setzungen zu befahren. Auf etwa der halben Strecke bemerkte ich, dass ich mir einen Platten eingehandelt hatte. Eben als ich anhalten wollte, kamen uns zwei Motorradfahrer entgegen. Es waren die beiden Südafrikaner, welche die Standardroute von Djanet über Serenout und Ideles gefahren waren. Nachdem die letzten Stories und News ausgetauscht waren, fuhren die beiden weiter. Gemeinsam flickten wir den defekten Reifen. Mit viel würgen und schlagen schaffte es Chnoche den Reifen zu demontieren um einen neuen Schlauch einzubauen. Da wir erst am Anfang einer sehr langen, einsamen Strecke waren, hatten wir uns entschlossen, das Rad zu reparieren und nicht

schon das Reserverad einzubauen. Wir nutzten die Gelegenheit und machten auch gleich Mittagspause. Die Weiterfahrt bis Hirafok war geprägt von der schlechten Pistenbeschaffenheit und so benötigten wir schlussendlich fast vier Stunden für die 70 Km.

In Hirafok wurden wir von allen Seiten für Geschenke und Stilos angebettelt, so dass wir froh waren, als Chnoche aufschloss. Nach einigen Km Richtung Ideles bogen wir nach Norden ab, auf die Piste welche in die abgelegene Bergoase Mertoutek führt. Dieser folgten wir nun bis etwa 24 Km vor Mertoutek. Lange Fesch-Feschh Partien wechselten mit Steinfeldern und gut zu befahrenden Oueds. Bevor wir von der Piste abschwenkten, fuhren wir noch durch ein schönes Tal mit riesigen Kugelfelsen und anderen Skulpturen. Das saftige Grün der Akazien kontrastierte mit den rotbraunen Felsen. Auf Hundert Meter genau stimmte die Distanz bis zu den Spuren welche uns Richtung Norden, Amguid entgegen führen sollten. Die Landschaft wurde auch immer eindrücklicher, je mehr wir uns den Bergen des Teffedest näherten. Bald einmal machten wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Camp. Die im Süden drohenden, dunklen Wolken machten uns erst etwas Sorgen. Sie lösten sich aber mit dem Sonnenuntergang allmählich auf. Trotzdem war es wegen eines kühlen Windes unangenehm kalt schon am frühen Abend.

Hummersuppe, Tomatensalat und ein Spaghetti Fertigergericht waren bald einmal auf unseren Tellern. Nachdem abgewaschen war, zogen wir uns bald einmal zurück, zum Tagebuch schreiben und lesen. Ueli ging wie üblich direkt ins Zelt um am Kissen zu horchen.

Freitag, 5.1.2001

Strecke:

Camp 14 – Amguid – Camp 15

Distanz:

270 Km

Wetter:

Leicht bewölkt. Morgen 6 C, Nachmittag 24C

Eine herrliche Aussicht auf die westlich von uns gelegenen Berge belohnten uns fürs aufstehen. Ein weiterer schöner Tag erwartete uns und wir waren gespannt, wie sich die weitere Strecke zeigen würde. Schon nach wenigen Kilometern wurden wir von einem üppig grünen Tal überrascht. An einigen Stellen hatten sich Nomaden eingerichtet. In einfachen Schilfhütten leben diese Leute von ihren wenigen Ziegen. Wasser hat es in diesem Tal im Überfluss. Zum Teil fuhren wir auf halbzugewachsenen Pfaden mitten durch das dicht gewachsene Schilf. Das Wasser lief glasklar dem Tal entlang und bildete eine kleines Rinnsal, was aber für diese Landschaft einen unglaublichen Überfluss darstellt.

Bald nachdem wir die Oase hinter uns gelassen hatten, trafen wir auf ein weiteres Nomadencamp.

Wir hielten kurz an um die Leute zu begrüßen. Drei bis fünf Monate leben sie am selben Ort, dann ziehen sie weiter, erklärte uns einer der Männer. Er sprach erstaunlich gut französisch, so dass wir eine interessante Konversation führen konnten. Wir liessen den Kindern ein paar Kleinigkeiten zurück und machten uns auf den Weg. Die Route folgte noch immer klar erkennbaren Spuren, schon fast eine kleine Piste. Bald liessen wir das bergige Gebiet hinter uns und folgten einem grossen Tal nordwärts. Im Westen begleiteten uns nach wie vor die hohen Berge des Teffedest. An einer Stelle führten uns die Hauptspuren in eine Sackgasse. In einem Seitental hatten sich Nomaden niedergelassen und die Spuren führten direkt in ihr Camp. Wir drehten deshalb nach Osten ab um die nach Norden führenden Spuren wieder zu finden. Die Strecke führte zwischen hohen Bergen durch ein breites Tal. Hier hatte man das erste Mal Blickkontakt mit dem Garet el Djenoun, dem Geisterberg. Dieser Berg bildet die höchste Erhebung des Gebirges. Die Tuareg meiden den Berg, da sie glauben, dass dort Geister hausen. Noch einige Male sahen wir Nomaden an der Strecke.

Als der Geisterberg schlussendlich hinter uns lag, gelangten wir in ein sehr breites Oued mit grossen Kiesebenen welche uns ein flottes Tempo erlaubten. Mit nur wenig Abweichung trafen wir wie geplant auf die Amguid Piste. Dieser folgten wir bis in das Dorf, wo wir zwangsläufig an der Gendarmerie National vorbei mussten. Man hielt uns an, um die Personalien aufzunehmen. Im Gegensatz zu den sehr freundlichen und zuvorkommenden Gendarmen, entpuppten sich die Bewohner des Dorfes als unfreundliche, ja aggressive Bettler. Zu dutzenden rannte uns die Kinder nach und schrien uns ihre Wünsche zu. Als dann auch noch ein Stein das Auto traf stoppte ich und rannte hinter dem Mob nach. In alle Richtungen stoben sie auseinander. Wir machten dass wir weiter kamen. Nördlich von Amguid bog laut Karte unsere Strecke östlich in die Berge ab. Nachdem unsere Treibstoffvorräte noch fast zwei Drittel betragen, hatten wir uns nämlich entschlossen, noch einen Abstecher auf die Gräberpiste zu machen um dann auf dieser nach Hassi bel Gebbour zu fahren. In einem Oued schlugen wir unser Camp auf. Nach kurzer Zeit fuhr ein Einheimischer auf der Piste vorbei und bog zu uns hinüber ab. Wir wollten eigentlich mit Brotbacken beginnen als die beiden eintrafen und uns in ein Gespräch verwickelten. Als sie mitbekamen was wir vor hatten entzündete der eine kurzerhand ein Feuer. Erst als ich ihm erklärte wie ich backen wollte liess er ab und schaute was da komme. Nach einiger Zeit verloren sie das Interesse an uns und zogen weiter.

Ich bereitete den Teig vor während die beiden anderen Glut und die Backgrube vorbereiteten. Chnoche wollte versuchen mit einem Teil des Teiges ein Pain du Sable zu backen.



Eine Stunde später war das Brot fertig und die beiden Freunde staunten nicht schlecht als sie sahen, was mitten in der Wüste mit einfachen Mitteln machbar ist. Auch Chnoches Brötli kam recht gut raus, ob es zwischen den Zähnen knirscht, werden wir allerdings erst Morgen wissen.

Als Vorspeise gab es Heute Gurkensalat mit Chnolibrot. Den Hauptgang bildete dann eine feine Rösti mit Spiegeleiern.

Die Temperaturen blieben Heute erstaunlich warm. Um neun Uhr mass ich noch immer über zwanzig Grad. Wäre nicht der starke Ostwind aufgekommen, wäre es ein richtig milder und gemütlicher Abend geworden. Kalt war es wirklich nicht, aber der Wind blies mit solcher Heftigkeit, dass wir uns trotzdem bald in unser Auto bzw. Zelt zurückzogen.

Samstag, 6.1.2001

Strecke:

Camp 15 – Camp 16

Distanz:

195 Km

Wetter:

Schön, Morgen 4,3C, Nachmittag 31C

Wie die Strecke gestern aufgehört hatte, begann sie wieder: Steine, Steine und nochmals Steine. Die Piste führte durch ein Anfangs enges Tal welches von hohen Felsen beidseitig umrahmt war. Nach einigen Kilometern und Biegungen weiter, weitete sich das Tal mehr und mehr. Einige Wadiquerungen verschafften



Abwechslung, ansonsten kamen wir in den Steinen kaum voran. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sank auf etwa 25 Km/h und man hatte den Eindruck man käme nicht voran. Entlang der Strecke sahen wir immer wieder Gazellen und wilde Esel. Im grünen Oued fanden die Tiere scheinbar reichlich Nahrung. Bei einem steilen, sehr steinigen Abruch trafen wir erst auf das Wrack eines alten Peugeot's und nur ein paar hundert Meter weiter dann ein ausgeschlachtetes Rallye Auto. Dieses muss aus den Achtzigern stammen, da seit damals keine Rallyes mehr in Algerien durchgeführt worden sind. Bis zum Mittag hatten wir noch nicht mal hundert Kilometer zurückgelegt und wir fragten uns bereits, ob die Steine denn nie mehr aufhören wollten. Nach der Pause aber, wurde die Piste etwas schneller.

Bei einem aus der Karte genommenen Waypoint sollten wir auf eine Kreuzung treffen. Tatsächlich gabelte sich dort die Piste, nur gingen die meisten der Spuren nicht in die von uns geplante Richtung. Wir folgten diesen ein Stück weit, mussten dann aber feststellen, dass sie definitiv in die falsche Richtung führten. Wir drehten um und folgten den nun sehr schlecht sichtbaren Spuren. Auf dieser Piste schien seit langer Zeit niemand mehr gefahren zu sein. Bei einem sandigen Oued sammelten sich aber wieder einige Fahrzeugspuren und führten aber weg von der Piste nach Süden. Wir sahen uns deshalb gezwungen, die Dünenbarriere zu durchqueren und auf der andern Seite die Piste wieder zu finden. Mit Schwung und viel Drehzahl bewältigten wir die weichen Dünen ohne einzusanden. Hinter dem Sandfeld trafen wir dann auch wieder auf gut erkennbare Spuren die unserer Richtung folgten. Bald fuhren wir durch ein weites Tal,



nördlich ein mächtiger Erg, in Süden schwarze Berge. Die Geschwindigkeit konnte bedeutend erhöht werden, aber man musste trotzdem immer mit Querrillen rechnen, welche besser nicht übersehen werden sollten. Fast 60 Km folgten wir dieser Ebene, zum Teil auf einer gut erkennbaren Piste, dann wieder uralten, kaum sichtbaren Spuren folgend. Gegen Ende des Ergs wurde das Gelände wieder ruppiger und viel Fesch-Fesch bremste unsere Fahrt. Im Licht der Abendsonne streiften wir die letzten Ausläufer des Dünen-gebiets. Die Dünen im Vordergrund hatten eine senfgelbe Farbe, während die grossen Dünen weiter hinten rot leuchteten. Die nun wieder deutlich erkennbare und in den Stein geschnittene Piste musste noch einige steinige Hügel überwinden bevor der Erg endgültig umfahren werden konnte.. Wir entschlossen uns auf

der Ostseite der Dünen zu campieren, damit wir am Morgen die ersten Sonnenstrahlen geniessen konnten. Bevor wir aber unseren Standplatz erreichten, versenkte erst ich den Toyota und fast schon im Camp Chnoche auch noch seinen Mitsubishi. Wir genossen aber trotzdem einen herrlichen Sonnenuntergang, mit knallroten Bergen und leuchtenden Dünen. Es blieb dann auch noch einige Zeit angenehm mild.

Zum Nachtessen kochte ich heute eine Suppe und dann ein Curry Madras mit Reis. Ueli bereitete uns derzeit einen Gurkensalat. Nach dem Essen setzten wir uns ans Lagerfeuer und genossen auf Chnoches Lap Top die aktuellsten Bilder der Reise bei einem Zwätschge Luz. In meinem Schlafzimmer, sprich Toyota, lud ich dann noch die aktuellsten Navigationsdaten und schrieb wie immer mein Reisetagebuch.

Sonntag, 7.1.2001

Strecke:

Camp 16 – Gräberpiste – Camp 17

Distanz:

Km 249

Wetter:

Schön, z.T. leicht bewölkt Morgen 6.8 C, Nachmittag 28 C

Leichte Bewölkung am Himmel versprach einen spektakulären Sonnenaufgang. Die ersten Bilder des Schauspiels schoss ich noch zum Autofenster hinaus. Kitschig rote, surreal wirkende Wolken prägten die ersten Minuten des Tages im Osten. Schnell kroch ich aus den Federn und stieg auf eine der Dünen über dem Camp. Langsam röteten sich mehr und mehr Wolken und bald färbten die ersten Sonnenstrahlen die höchsten Dünengipfel. Nun dauerte es nur noch Minuten bis auch ich in den Genuss der wärmenden Strahlen kam. Ich schoss ein Bild nach dem anderen, die Szenerie war zu schön um verpasst zu werden. Tief unter mir regte sich nun auch Leben in Camp. Ueli hatte sich auch aufgegrafft, nur Chnoche hatte diese speziellen Minuten verschlafen.

Nachdem alles verpackt war, konnte es wieder losgehen. Mit vorgewärmten Motoren zogen wir aus dem sandigen Untergrund zurück auf die Piste. Wenigstens bei mir klappte das ohne Probleme. Chnoche wählte eine etwas andere Spur und versenkte den Mitsu prompt. Noch keine 500 m gefahren und schon mussten die Sandbleche unterlegt werden. Wie der gestrige Tag aufgehört hatte, begann der neue. Bald war aber alles klar und wir konnten definitiv starten. Durch sandige Flächen gings dem Erg entlang nordwärts, einem breiten Tal folgend. Nach etwa 25 Km drehte die Piste Richtung Berge in eine Schlucht hinein. Nur ein enger Durchgang ermöglichte uns die Querung des Gebirges. Eine steinige, zum Teil auch sandige Piste führte mehrere Kilometer durch eine faszinierende Schlucht. Schwarze Felsen, roter Sand und die grünen Bäume kontrastierten mit einem strahlend blauen Himmel. Die Piste war aber brutal zu fahren. Nur im Schrittempo und in den Geländegängen zuckelten wir dahin. Fast eine Stunde benötigten wir für die vielleicht 10 Kilometer bis zum Ende des Durchbruchs. Danach gings wieder flotter voran, auch wenn die Piste meist steinig war. Bald tauchte rechterhand ein Erg auf, dem wir weiter folgten. Eigentlich hätte unsere Route durch diesen Erg in die Berge führen sollen. Den Pass hatte ich von einer hohen Düne aus auch schon gesehen. Doch noch versperren uns hohe Dünen das Tal. Erst wollten wir die Dünen im Norden umfahren, es zeigte sich aber, dass sie sich ziemlich dahin zogen. Nach einem Blick auf die Karte entschlossen wir uns, dem Tal querfeldein nach Norden zu folgen und so auch auf die Gräberpiste zu stossen. Es war halt nur die Frage ob das Gelände überhaupt befahrbar ist. Falls nicht, hätten wir immer wieder zurückfahren können, um die Piste durch die Berge zu nehmen. Es zeigte sich aber bald, dass das Tal gut befahrbar war. Wir trafen sogar ab und zu auf Spuren, meist aber sehr alte. Plötzlich rannten uns zwei Tiere unweit vor dem Auto über den Weg. Erst konnte ich gar nicht erkennen was es waren, bis ich realisierte, dass es Mufflons sind. Dass wir diese, vom Aussterben bedrohten und daher äusserst selten anzutreffende Tiere, am helllichten Tag zu sehen bekommen, hätte ich nie für möglich gehalten. Wir folgten den beiden in rasender Fahrt um noch ein Photo zu schiessen. So richtig nah heran kamen wir in diesem Gelände aber nicht. Trotzdem gelang es Ueli zweimal abzurücken. Mal schauen was daraus geworden ist.



Wie vorausgesehen waren wir bald einmal auf die Gräberpiste und waren damit wieder auf der vorgesehenen Route. Es ging recht flott voran, wenn auch immer wieder Gräben und Weichsandfelder unsere Fahrt bremsen. Beim Hassi Tabelbalet hielten wir an um den Brunnen zu inspizieren. In nur zwei Metern Tiefe lag der Wasserspiegel. Das ist auch der Grund, dass sogar Dattelpalmen in der näheren

Umgebung gedeihen. Leider ist das ganze Umfeld in einem desolaten und ungepflegten Zustand. Ueli fand gar ein altes 90 mm Geschoss welches ich als Souvenir kurzerhand einpackte.

Bald nach unserer Weiterfahrt stellte sich uns eine riesige Sandbarriere in den Weg. Laut Karte sollte der Erg aber westlich umfahren werden können. Tatsächlich war dann gar eine mit Steinen befestigte Rampe angelegt worden, welche das Erklimmen des Hügels erleichterte. Bald wurde aber die Strecke sandiger und



drehte schlussendlich voll auf die Dünen zu. Am Anfang waren aber wiederum Befestigungen der Piste zu sehen, welche aber je weiter wir in den Erg einfuhren, mehr und mehr eingesandet waren. Etwa 30 Km gings nun wie auf einer Achterbahn durch die Dünen anhand der Spuren konnte man sich gut orientieren und das GPS bestätigte die Route permanent. Der Sand war meist gut zu befahren. Bis zu 80 Km/h schnell düsten wir durch den Sand. Immer wieder hatte es auch Weichsandfelder, welche mit viel Schwung bewältigt werden wollten. Nach diesem Sandgebirge kamen wir in eine gigantische Ebene. Topfeben war dieser Reg-Reg, wie diese Art Kiesebene bei den Tuaregs heisst. Mit bis zu 100 Km/h flogen wir über die Ebene, immer bremsbereit falls eine Kuppe oder noch schlimmer

eine Querrinne auftauchen sollte. Da es bereits später Nachmittag war, stellte sich die Frage wo wir campieren sollten. Mitten in dieser Ebene, ohne Baum oder wenigstens eine Senke, welche uns etwas Geborgenheit bieten würde, campieren? Keine verlockende Aussicht. So zogen wir vor, es nochmals eine halbe Stunde so richtig fliegen zu lassen. Etwa 40 Kilometer vor Bordj Omar Driss trafen wir dann kurz vor Sonnenuntergang auf ein Oued welches mit grossen, vereinzelt stehenden Tamarisken ein angenehmes Camp bieten konnte.

Innert Minuten war genügend Holz fürs Lagerfeuer beisammen. Auch das installieren des Zeltes, des Tisches und der Küche ging unterdessen routiniert von der Hand. Gekocht war Heute schnell einmal, da es „nur“ eine Suppe und anschliessend Ravioli gab.

Montag, 8.1.2001

Strecke:

Camp 17 – 4 Chemins – Hassi bel Gebbour – Hassi Tabankort (Camp 18)

Distanz:

Km 170

Wetter:

Bewölkt, windig Morgen 6,8 C, Nachmittag 17 C

Ziemlich unfreundliches Wetter erwartete uns beim Aufstehen. Ein kalter Wind und die fehlende Sonnenwärme vergällten uns das Frühstück, welches wir gerne am wieder entfachten Lagerfeuer einnahmen. Vielleicht war auch das Wetter schuld, dass wir innert gut einer Stunde nach aufstehen unterwegs waren. Weit kamen wir allerdings nicht: Ein Plattfuss vorne rechts stoppte mich ziemlich abrupt. Mitten in der Steinwüste hatte ein eisen-harter Dorn den Weg bis zum Schlauch gefunden. In der Hoffnung



den Schlauch in Hassi bel Gebbour ersetzen zu lassen, wechselten wir nur das Rad. Alle drei halfen einander und so waren wir nach etwa 10 Minuten wieder auf der Piste.

Eine weisse Steinebene, welche landschaftlich keine Höhepunkte bietet erschien im trüben Morgenlicht noch unfreundlicher. In 4 Chemin trafen wir auf eine Militärkontrolle welche unsere Papiere kontrollierte. In der bitteren Kälte, voll dem Wind ausgesetzt harren die armen Kerle da unten aus und warten darauf, dass alle paar Stunden ein Fahrzeug vorbei kommt. Aus unserer Richtung kommen sehr selten Fahrzeuge, der Verkehr beschränkt sich in erster Linie auf die Versorgung von Bordj Omar Driss, einem kleinen Kaff am Ende der Teerstrasse.

Zu unserer Überraschung ist nämlich die Strecke von Hassi bel Gebbour bis Bordj Omar Driss durchgehend geteert. Aber man darf sich nicht zu sehr auf die gute Strasse verlassen, denn der Asphalt löst sich an vielen Stellen bereits böse auf und hinterlässt gefährliche Schlaglöcher.

Auf halben Weg begannen wir einen Laster nach dem andern zu überholen. Sie waren schwer mit Kies beladen und, wie man uns später erzählte, unterwegs zu einer Strassenbaustelle 150 Km nordwärts !!

Kurz vor Hassi bel Gebbour suchten wir eine warme Quelle an welche ich mich noch von meiner ersten Reise nach Algerien erinnern konnte. Tatsächlich sprudelt nach wie vor eine grosse Menge etwa 40 °C warmes Wasser aus eine dicken Rohr. Erst gingen wir aber zur Tankstelle um aufzutanken. Nach sechs Tagen und etwa 1200 Km war dies nämlich die erste Tankstelle an unserer Strecke. Ausser Hirafok und Amguid, beides kleine Käffer ohne Versorgungsmöglichkeiten, waren wir auch keiner Menschenseele begegnet. Ich hatte erst etwa 100 Km vor der Tankstelle auf meinen Standardtank umschalten müssen und hatte deshalb noch immer etwa 100 l Diesel in den Tanks. Das Zählwerk zeigte fast 160 Liter an, als wieder alles voll war. Während ich noch auf Chnoche wartete, bemerkte ich , dass mitten in der Tankstelle ein Kleinlaster in einem tiefen Sandloch steckte und die Leute dabei waren das Teil auszugraben. Kurzerhand fuhr ich hinter den LKW und warf dem Fahrer den Bergegurt zu. Ein heftiger Ruck und der LKW war wieder auf festem Boden. Die Männer bedankten sich freundlich und man sah ihnen förmlich an, dass ich ihnen einen grossen Gefallen gemacht hatte.

Anschliessend fuhren wir die paar Km zur Quelle zurück und badeten uns ausgiebig. Trotz der kühlen Witterung war es eine Wohltat in der warme Pfütze zu liegen und sich so richtig schön einzuweichen. Ein paar Kleidungsstücke wurden noch gewaschen und dann schnitt mir Ueli noch schnell die Haare.

Als wir beim Mittagessen waren, kamen einige Soldaten aus dem nahen Camp um auch zu baden.

Wir entschlossen uns noch etwa 60 Km weiter zu fahren um beim Hassi Tabankort, einer weiteren warmen Quelle zu Campieren. Es stellte sich heraus, dass die ganzen Anlagen der Ölgesellschaft, welche ich noch genau in Erinnerung hatte, demontiert worden waren. Nur noch Fundamente und ein Haufen Gerümpel sah man von den ganzen Einrichtungen. An der Wasserstelle schoss nach wie vor warmes Wasser aus einem Rohr und versickerte ungenutzt. Da die Umgebung eh kein besseres Camp versprach, entschlossen wir uns trotzdem dort zu bleiben. So konnte Chnoche auch noch waschen und es stand uns auf jeden Fall mehr als genug warmes Wasser zur Verfügung.

Da in Hassi bel Gebbour der platte Reifen nicht geflickt werden konnte, machten wir uns an die Arbeit, den Schlauch selber zu wechseln. Dabei stellte sich heraus, dass ich wohl noch zwei Ersatzschläuche dabei hatte, die Ventile der beiden aber nicht passten. Zum Glück konnte mir Chnoche aushelfen. Erst wollte der Reifen nicht ins Felgenbett und dann stellten wir fest, dass keiner einen Ventilschlüssel dabei hatte. Chnoche fackelte aber nicht lange, sondern sägte und feilte an einem Schraubenzieher herum, bis er das Ventil herausschrauben konnte. Am Abend fand er übrigens dann doch noch einen Schlüssel, im Reifenreparaturset !!!

Heute war wieder backen angesagt, denn in Hassi bel Gebbour hatten wir wie erwartet kein Brot kaufen können. Beim Einnachten erwartete uns eine weitere Plage. Wie in einem Reiseführer deutlich beschrieben, tauchten in der Dämmerung ganze Schwärme von Mücken auf und machten uns das Leben schwer. So kam es, dass wir nach dem Essen, es gab Schweingeschnetzeltes mit Bohnen und Bratkartoffeln, noch einen Kaffee am Feuer tranken und uns dann ins einiger massen mückensichere Auto bzw. Zelt zurückzogen.

Dienstag, 9.1.2001

Strecke:

Hassi Tabankort (Camp 18) – Deb Deb – Camp 19

Distanz:

Km 431 (meist Teerstrasse)

Wetter:

Leicht bewölkt 1,1 C, Nachmittag 19 C

Nebelschwaden von der nahen Quelle zogen durch unser Camp und die ersten Sonnenstrahlen begannen die Morgenkälte zu vertreiben. Wir verliessen den Ort und kehrten auf die Hauptstrasse zurück. Nur wenige Kilometer weiter, genau wo ich den Waypoint gesetzt hatte, führte die gesuchte Piste von der Teerstrasse weg. Noch keine 5 Km weiter bemerkte ich, dass ich, diesmal hinten rechts, wieder einen Platten hatte. Das gleiche Spiel wie schon gestern !? Kaum zu glauben aber ich hatte ein ca. 15 cm langes, 6 mm dickes Metallteil eingefahren, welches noch gut 5 cm aus dem Reifen ragte. Zum Glück hatten wir gestern noch den Schlauch gewechselt. Nun konnte ich wieder nur das Rad tauschen. Wir werden immer schneller, hatte man den Eindruck, kein Wunder bei drei Platten innert 5 Tagen. Ich hatte auf dieser Reise bis jetzt mehr Platten als auf all meinen Touren zuvor. Erst ein einziges Mal hatte ich nämlich in Marokko Pech gehabt.

Wir hatten gestern schon abgemacht, dass wir die geplante Piste suchen und befahren werden. Wie weit wollten wir von Landschaft und Pistenzustand abhängen lassen. Es macht ja keinen Sinn, mit 30 Km/h über Steinpisten zu zuckeln, wenn nur wenig südlich davon eine Teerstrasse verläuft. Und so kam es, dass wir nach etwa 20 Km die Gelegenheit packten und auf einer asphaltierten Strasse der Ölgesellschaft Richtung Süden abbogen. Die Landschaft war flach und steinig und nur einige Tafelberge verschafften uns etwas Abwechslung. Nach wenigen Kilometern trafen wir auf eine grosse Anlage der Ölfirma. Kleine Leitungen der einzelnen Bohrlöcher der Umgebung sammelten sich hier. Ein Kraftwerk und ein Zwischenlager, sowie der Ausgangspunkt der grossen Sammelleitung lagen innerhalb eines streng bewachten und eingezäunten

Geländes. Die Security stoppte uns und wir dachten schon, dass wir nun Schwierigkeiten bekommen würden. Aber weit gefehlt nach einem kurzen, internen Telefongespräch und einem freundlichen Gespräch liess man uns ohne weiteres passieren.



Auf der Hauptstrasse zurück gings in zügigem Tempo weiter nach Osten. Als die Strasse nah an den grossen Abbruch heranführte, packten wir die Gelegenheit und machten Mittagspause. Eine schöne Aussicht über die tieferliegende Ebene mit Bergen und Dünen bot Abwechslung zur sonst recht trostlosen und flachen Landschaft. Bei einer Tankstelle weiter der Strasse entlang entdeckte ich einen der alten, riesigen Lastwagen welche ich schon vor 12 Jahren gesehen hatte. Im Gespräch mit dem Fahrer erfuhren wir einiges über die Maschine. Mit den Monstern fahren sie auch querfeldein und über Dünen um abgelegene Fördereinrichtungen zu versorgen. Bis auf 2 Bar würde man im Notfall den Reifendruck reduzieren, aber dann käme man so ziemlich überall durch

erklärte der Chauffeur. Die amerikanischen Trucks sind seit den 70er Jahren im Einsatz und funktionieren noch immer einwandfrei.

Bald einmal kamen wir an eine Kreuzung wo wir nach Norden, Richtung Deb Deb, abbogen. Fadengerade verlief nun die Strecke, aber einige Schlaglöcher hielten mich wach. Bis Deb Deb änderte sich daran nichts. Während ich meinen Reifen flicken liess besorgte Ueli Brot und Gemüse und Chnoche füllte Diesel und vor allem Trinkwasser nach. Da es unterdessen schon später Nachmittag geworden war, beeilten wir uns, die Zivilisation hinter uns zu lassen um wieder ein ruhiges, möglichst auch schön gelegenes Camp zu finden. Kurz nachdem wir Richtung Hassi Messaoud abgebogen waren, wurden wir den Dünen abseits der Strasse fundig. Heute war ich daran das Menu auszulesen und ich entschloss mich für eine Suppe, Tomatensalat und Penne Napoli, natürlich noch immer mit frischen Parmesan.

Nach dem Nachtessen bemerkte Chnoche plötzlich, dass trotz wolkenlosem Himmel sich etwas vor den Mond zu schieben schien. Nachdem wir die Sache eine zeitlang beobachtet hatten, stellten wir fest, dass es sich um eine Mondfinsternis handelt. Speziell daran war zudem, dass präzis Heute auch noch Vollmond war. Wir beobachteten das seltenen Schauspiel bis der ganze Mond vom Erdschatten abgedeckt war und nur noch schwach leuchtete, gerade so, als ob eine Kerze ihn von innen beleuchten würde. Als es dann ziemlich dunkel war, traten Tausende Sterne zum Vorschein, die man bei der Helligkeit des Vollmondes nicht mehr gesehen hatte. Zwei Sternschnuppen schossen über das Firmament, eigentlich fehlte nun nur noch die Passage des neuen Raumlabor. Diese wurde uns aber am heutigen Abend vergönnt.

Mittwoch, 10.1.2001

Strecke:

Camp 19 – Sif Fatimah – Camp 20

Distanz:

Km 256

Wetter:

Schön 1 C, Nachmittag 17 C

Eine weitere kalte Nacht lag hinter uns und wieder hatten wir uns bei der Wahl des Camps, in Bezug auf wo die Sonne aufgehen würde, geirrt. So wurde es fast acht Uhr bis die Sonnenstrahlen unser Lager erreichte. Entsprechend zäh gestaltete sich das Aufstehen. Aber einmal auf, ging es routiniert ans Frühstück und anschliessend ans packen.

Die Strecke nach Norden war anfangs gut zu befahren. Vereinzelt kleine Wanderdünen mussten vorsichtig überfahren werden. Links und rechts der Strasse türmten sich zum Teil riesige Dünen. Die Strasse schlängelte sich, begleitet von der alten Piste, durch die imposante Landschaft. Immer häufiger mussten wir auf diese Piste ausweichen um grosse Sandverwehungen auf der Teerstrasse zu umfahren. Trotz allem kamen wir recht gut voran, viel besser als ich gehofft hatte. Gemäss GPS Daten sollten wir das alte Fort Sif Fatimah um etwa 13 Uhr erreichen, so dass wir uns entschlossen, bis dahin mit der Mittagspause zu warten. Bis auf etwa 4 Km kamen wir an den Waypoint heran, fanden aber den Zugang zum abseits der Strasse liegenden Fort nicht. Nach einigen suchen machten wir den Mittagshalt an der Strasse. Wenige Kilometer weiter kamen wir an eine Strassenkontrolle. Wir fragten die Gendarmen nach dem Weg zum Fort. Bereitwillig erklärten sie uns die Strecke zurück. Tatsächlich sah man die abzweigende Piste Richtung Fort von Norden kommend viel besser. Allerdings musste man sich dann an einem bestimmten Punkt noch einen Kilometer querfeldein zum Fort durchschlagen. Das wohl ältere und auch viel kleinere der Gebäude war ziemlich zerfallen, während das neuere noch in recht guten Zustand war. Errichtet wurde das neuere Fort Sif

Fatimah von der ersten motorisierten Expedition in diese Region, durch eine Gruppe Franzosen im Jahre 1938. Eine zufällig vorbeikommende Patrouille der Gendarmerie National gab uns ein paar widersprüchliche Informationen über die Entstehung. Zurück an der Kontrollstelle überreichte man uns die Papiere wieder. Unsere Personalien waren unterdessen ins „grosse Buch“ eingetragen worden und wir konnten weiterziehen. Etwa 25 Km nördlich liegt direkt an der Strasse ein weiteres Fort, Rebaa. Davon stehen leider nur noch ein Teil der Aussenmauer. Der nebenan liegende Brunnen hatte noch Wasser, aber auf Grund der Falldauer eines Steins muss man annehmen, dass der Wasserspiegel über dreissig Meter tief liegen muss.



An der T-Kreuzung der Strasse nach El Borma angekommen, mussten wir uns erst mal orientieren. Da uns die Namen der Wayoints von Küre nicht allzuviel aussagten, war uns nicht ganz klar, wie wir den Einstieg zur Piste nach El Oued finden sollten. Wir hatten die Kreuzung und dann einen nächsten Punkt etwa 7 Km nördlich, genau in der Verlängerung. Nur sah man in dieser Richtung keine Spuren, geschweige dann eine Piste. Da sowieso Zeit war fürs Camp, entschlossen wir uns die Pipeline zu überqueren und mal in Richtung dieses Punktes in die Dünen zu fahren. Als wir uns eingerichtet hatten, überprüfte ich unseren Standort und den weiteren Verlauf der Route. Wir campten nur gerade 4 Km südlich des ersten Wegpunktes und wollten am nächsten Tag versuchen diesen querfeldein anzufahren. Von dort aus sollte dann der weitere Verlauf der Strecke offensichtlich sein.

Nachdem die Sonne untergegangen war wurde es schnell empfindlich kalt. Zu dieser Kälte passte ein Nachtessen, welches wir nun schon seit einiger Zeit immer wieder herausgeschoben hatten, Sauerkraut mit Kartoffeln und Speck mit Saucisson. Nach dem Essen hockten wir uns noch ans Feuer. Der Trick welchen Ueli in Namibia gesehen hatte, wurde einmal mehr angewandt: Nebst dem wärmenden Feuer von vorne erhielt jeder von uns eine Schaufel Glut unter den Stuhl. So hatten wir auch von hinten und unten angenehm warm. Leider war das Holz nicht von guter Qualität, so dass es schnell niederbrannte und auch die Glut nicht lange wärmte.

Donnerstag, 11.1.2001

Strecke:

Camp 20 – Camp 21

Distanz:

Km 139

Wetter:

Schön 1 C, Nachmittag 17 C

Es war zwar in dieser Nacht wiederum „nur“ 1 °C gewesen, aber die Feuchtigkeit, kombiniert mit einem kalten Nachtwind, hatte die nassen Oberflächen mit einem Rauheif überzogen. Aber wie immer in der Wüste, so schnell wie es am Abend kalt wird, erwärmen die ersten Sonnenstrahlen die Luft wieder. Trotzdem standen wir erst auf, als die wärmenden Strahlen unser Camp erreichten. Da wir unterdessen doch schon wieder einige Hundert Kilometer nach Norden gereist waren, wurde es nicht nur wieder kälter, sondern auch die Sonne ging fast eine halbe Stunde später auf.

Bevor die Motoren richtig auf Betriebstemperatur waren, ging es erst mal ziemlich in die Dünen, Richtung ersten Waypoint auf der Piste. Ohne einzusanden erreichten wir wie erwartet den Punkt und staunten nicht schlecht, als wir eine gut ausgebaute und eindeutig markierte Piste antrafen. Diese muss nur wenig westlich unseres Camps von der Teerstrasse wegführen. Das hätten wir auch einfacher haben können. In zügiger Fahrt gings nordwärts an einigen Brunnen vorbei gelangten wir nach etwa 50 Km zum Fort Lahrache. Die Gebäude sind leider weitgehend zerfallen, nur einige wenige Räume und die Aussenmauern sind noch erhalten. Der naheliegende Brunnen führt noch immer Wasser in einer Tiefe von etwa 12 m.



Nach weiteren ca. 30 Km rasteten wir an der Kreuzung zum Fort und Brunnen Rhoraffa. Wenig später endete die gebaute Piste abrupt und wurde im weiteren durch sehr gut durch Tafeln markierte Spuren abgelöst. Die Gegend war zwar recht sandig, aber trotzdem kamen wir gut voran. Immer wieder stellten sich Dünenfelder in den Weg, welche unsere Geschwindigkeit verlangsamten. Die erst noch deutlich sichtbaren Spuren wurden immer weniger und in sandigem Terrain verschwanden sie meist vollkommen. Da auch die Markierungen immer rarer wurden, mussten wir uns bald einmal unsere eigene Spur legen. Gestern noch hatte uns ein Gendarm erzählt, dass vor etwa 10 Tagen ein heftiger Sandsturm über die Gegend gefegt sei.



Nun schien es, dass seither keine Menschenseele die Strecke befahren hatte. Noch kamen wir gut durch und fanden auch immer wieder alte Spuren sobald der Boden wieder weniger sandig war. Als dann aber die Dünen höher und höher wurden, ging es nicht lange und ich setzte den Toyota in einen bösen Trichter. Es gelang mir noch den Wagen ohne Hilfe zu wenden, aber aus dem Loch selber konnte ich mich nur noch mit den Sandblechen wieder befreien. Ein hartes Stück Arbeit, aber wir schafften es, das Auto wieder flotte zu kriegen. Bei der Suche nach einem Übergang Richtung Fort Djerid, wir waren bis auf etwa 8 Km herangefahren, erwischte es Chnoche. Auch er landete in einem Sandtrichter und musste mit grossem Aufwand wieder heraus geschaufelt werden. Als wir die Umgebung und unsere Situation betrachteten,

verloren wir die Motivation etwas. Ein Blick auf die Karte zeigte uns zudem, dass es weiter nördlich wohl eher noch mehr Hindernisse geben würde. Nach abwägen aller möglichen Optionen entschlossen wir uns, umzudrehen und zurück zu fahren auf die Teerstrasse Richtung Hassi Messaoud.

Bevor wir das Camp suchten, wollten wir aber den breiten Dünengürtel wieder hinter uns bringen. Mit viel Schwung folgten wir unseren eigenen Spuren zurück und schafften es ohne einzusanden bis zu einer gut befahrbaren Ebene. Hier errichteten wir etwas abseits der Piste ein schön gelegenes Lager. Das mitgeführte Holz und alles was da noch in der Gegend zu finden war, garantierte uns ein wärmendes Feuer, sollte es wieder so schnell kalt werden wie letzte Nacht.

Eine chinesische, scharfe Seafoodsuppe sollte eigentlich nur die Vorspeise werden. Als das dann aber eine Riesen Portion wurde, entschlossen wir uns, die bereits aufgesetzten Spaghetti wieder abzustellen und uns mit der Suppe zu begnügen. Chnoche grillte uns dazu feines Chnoblilbrot und anschliessend verdrückten wir noch zwei Büchsen Stalden Creme. Eine war für Chnoche, die zweite teilte sich Ueli und ich.

Freitag 12.1.2001

Strecke:

Camp 21 – zurück auf Teer – Hassi Messaoud - Touggourt Hotel Oasis

Distanz:

Km 522

Wetter:

Schön, Nachmittags bewölkt, Abends bedeckt, in der Nacht etwas Regen, 4 C, Nachmittag 17 C

Leider zeigte sich die Sonne Heute nicht von der ersten Minute an, da sie sich hinter einer Wolkenbank versteckte. Da aber die Nacht bedeutend wärmer gewesen war, liess es sich trotzdem gut aushalten. Zudem hatte das Feuer die ganze Nacht durchgehalten, nicht zuletzt, weil Ueli bei einem nächtlichen Pinkelstop nachgelegt hatte.



Nun gings also auf unseren eigenen Spuren zurück. Wir waren nach wie vor überzeugt, dass unsere Entscheidung vernünftig gewesen war. Man sah auch erst Heute an unseren eigenen Spuren, wie alt alle weiteren gewesen sein müssen. Nun, da es für uns keinen Grund mehr gab für irgendwelche Sightseeing Stops, waren wir bereits um ein Uhr wieder auf der Teerstrasse. Wir packten die Gelegenheit und machten an Ort und Stelle unseren Mittagshalt.

Danach ging die Kilometerfresserei los: 250 Km bis Hassi Mesaoud. Anfangs führte die Strasse durch, nach wie vor schöne Dünenlandschaft. Angesichts des

meist bewölkten Himmels waren aber die Farben nicht von der gewohnten Kraft sondern liessen die Dünen fad und farblos erscheinen. Später boten Ölbohrstellen links und rechts der Strecke etwas Abwechslung. Lange schwarze Rauchfahnen deuteten auf eine Fackel bei einer Bohrung hin. Über den ganzen Horizont verteilt tauchten die Rauchfahnen immer wieder auf.

In Hassi Messaoud angekommen, wunderte ich mich nicht schlecht, wie gross die Stadt seit meinem letzten Besuch geworden ist. Ganze Neubauquartiere, bestehend aus Wohnsilos, prägten den Charakter der Vororte. Das riesige Ölfeld hatte die Stadt zur Boomtown werden lassen und es scheint nicht so, als dass die Entwicklung am Ende wäre. Nach einem Tankstop wollten wir noch durchziehen bis Touggourt. Angesichts des Wetters und der eintönigen Landschaft hatten wir uns entschlossen in Touggourt ein Hotel zu suchen und ein Zimmer zu nehmen. Beim Einnachten erreichten wir die Stadt und fragten uns zum Hotel Oasis durch. Nach dem Mittagessen hatten wir noch auf die Schnelle 400 Km runtergespult.

Samstag, 13.1.2001

Strecke:

Touggourt Hotel Oasis – El Oued – Taleb Larbi – Tozeur – Kebili – Douz Camping Desert Club

Distanz:

Km 367

Wetter:

Schön, windig, 7,2 C, Nachmittag 15 C

Nach einem typischen, aber entsprechend mageren, Frühstück, setzten wir unsere Reise Richtung Tunesien fort, so glaubten wir wenigstens. Durch ein Missverständnis landeten wir nämlich auf der falschen Ausfallstrasse und wir merkten es erst etwa nach 10 Km nachdem auf einem Wegweiser weder von El Oued noch von Tunesien die Rede war. Zurück in Touggourt fragten wir uns durch die Aussenquartiere durch bis wir wieder auf der richtige Route landeten.

Durch weite Dünenlandschaften schlängelte sich das Asphaltband. Immer wieder durchquerten wir Ortschaften in welchen uns die Leute und ganz speziell die Kinder freundlich zuwinkten. Entlang der Strasse sah man auch die für diese Gegend typischen Trichteroasen. Damit die Dattelpalmen den Grundwasserspiegel erreichen können, wurden jeweils trichterförmige Löcher ausgehoben und die Palmen auf einem tieferen Niveau gepflanzt. Mit grossem Aufwand müssen dann immer wieder die Wanderdünen davon abgehalten werden, den Trichter zu füllen und damit die Palmen zu bedecken. Zu diesem Zweck werden auf den Dünenkämmen mit Palmenwedeln Hecken gebaut, welche der Sand aufhalten.

In El Oued angekommen, versuchten wir noch einmal Schläuche für meinen Toyota aufzutreiben. Nach einigen Versuchen gaben wir es aber auf. In Afrika kennt man die kleinen Ventile der Schlauchlosreifen nicht und so scheint es unmöglich passende Schläuche zu finden. Wieder was gelernt !!

Je näher man der Grenze zu Tunesien kommt desto flacher und eintöniger wird die Landschaft. Die Dünen weichen mageren Büschen und auch die Dörfer fehlen plötzlich. Die Formalitäten der Ausreise dauerten nicht lange, einzig ein neugieriger Zöllner wollte noch einmal in unseren Autos rumschnüffeln, aber eben, weniger eine Kontrolle, mehr zur Befriedigung seiner Neugier. Nach einigen Kilometern Niemandsland erreichten wir den tunesischen Zollposten, aber auch hier waren die paar Formulare schnell ausgefüllt und man winkte uns weiter.

Bald kam recht das Chott el Jerid in Sicht, ein riesiger Salzsee, welcher sich über fast 100 Km Richtung Osten erstreckt. In Nefta und , nachdem wir dort keinen Erfolg hatten, auch in Tozeur wollten wir Geld wechseln. Uns wurde dann aber erklärt, dass am Samstag die Banken geschlossen haben. So fuhren wir weiter über den fast 70 Km langen Damm über das Chott. Man hatte fast das Gefühl, übers Meer zu fahren, ringsherum sah man nichts als den Horizont. Einzig im Norden sah man in weiter Ferne die Siluetten eines Gebirges. An einigen Stellen wird nach wie vor Salz abgebaut welches aus dem sehr salzhaltigen Wasser gewonnen wird. Einige Souvenirstände und Cafes sorgten für etwas Abwechslung, ansonsten durchschnitt nur das Asphaltband die braune Ebene. Unweit der Strasse bemerkten wir das Wrack eines Busses. Er hatte scheinbar versucht, von der Piste durch das Chott abzuweichen und war im Schlamm versunken. Passiert das, gibt es keine Rettung für das Fahrzeug, weil jeden Retter, der nahe genug heranfahren würde, vom selben Schicksal ereilt würde.

In Douz richteten wir uns auf dem Camping ein und gingen anschliessend in die Stadt um einen Kaffee zu trinken. In einem Restaurant konnten wir die Einheimischen beim Kartenspielen beobachten, ohne aber die Regeln zu durchschauen. Zu unserer Überraschung entdeckten wir auch noch ein Internetcafe, ausgerüstet mit acht PC's, alle besetzt durch junge Tunesier.

Zum Nachtessen gab es Heute eine Suppe, Penne al'Arrabiata und zum Dessert Vanillecreme mit Mango Würfeln. Danach genehmigten wir uns noch einen Kaffee im beheizten Campingrestaurant. Dort trafen wir auch noch vier deutsche Motorradfahrer, welche uns erzählten, dass sie in Libyen trotz Visa nicht eingelassen worden waren. Scheinbar willkürlich wurde verlangt, dass sie nur begleitet durch eine Tourismus Agentur in Landreisen dürfen, aus Sicherheitsgründen.