

Teil 2

26.12.2006	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Nouadhibou-Cap Blanc-Küstenroute n. Nouakshott Bushcamp CA 09	Bedeckt, dann zunehmend schöner, Schleierbewölkung T min 16°C Tmax 30°C	Total 213 Km Asphalt 40 Km Gravel 273 Km Track

Die Nacht war nach all den Wüstencamps doch eher lärmig gewesen. Auch hinter den hohen Mauern hörte man das Brummen der Stadt. Am frühen Morgen kamen dann noch die vielen Muezzins dazu die lautstark zu Gebet riefen. Die Temperaturen war zwar angenehm



geblieben, aber die enorme Feuchtigkeit liess alles tropfen. Nach dem Frühstück packten wir unsere sieben Sachen einmal mehr und bevor wir wegfuhrten füllten wir die Wassertanks noch auf. Wir fuhrten erst noch zum Cap Blanc hinaus. Bis zur Raffinerie war die Strasse geteert, von da aus ging es auf einer holprigen Piste weiter. Auf dem weiteren Weg passiert man die Erzverladeanlage, wo riesige Haufen von Erz auf die Verladung auf Schiffe wartet. Die ganze Umgebung ist rostrot vom Erzstaub.

Am Cap Blanc waren wir kaum ausgestiegen als auch schon ein altes Männchen, scheinbar ein Nationalparkangestellter, auf uns zu kam und uns erst mal am Schauen und Fotografieren hindern wollte bevor wir den Eintritt nicht bezahlt hätten. 1200 Ouguiya wollte er pro Person einziehen. Das entspricht etwa 6 CHF und ist mehr als wir eben für die Übernachtung bezahlt hatten. Im Reiseführer war noch von 500 Ouguiya die Rede gewesen. Ich schoss trotzdem ein Bild von einem Schiffswrack und dem verlotterten Leuchtturm. Auf die Robbenkolonie die es angeblich noch geben soll, verzichteten wir und fuhrten zurück in die Stadt. Dort besorgten wir noch Früchte und Brot für die nächsten Tage. Ueli R kaufte sich einen neuen Schech und dann ging es langsam durch die quirlige Stadt weiter. An einer Strassenkontrolle ausserhalb wollten die Beamten unsere Autoversicherung sehen. Einzig Ueli R hatte aber eine abgeschlossen. Chnoche und ich hatten uns die Mühe und Kosten gespart. Nun, hier mussten wir das Problem mit einem Bakschich lösen und wir konnten trotzdem weiterfahren. Kurz nach der Abzweigung zur Grenze bogen wir von der Asphaltstrasse ab um querfeldein die Piste nach Süden anzufahren. Im ersten Sandfeld versenkte Ruth den Landcruiser, da sie nicht mit der Auswirkung des weichen Sandes auf das Auto gerechnet hatte und deshalb zu langsam und im falschen Gang reingefahren war. Ueli brachte das Fahrzeug aber zum Glück ohne weitere Aktionen sicher auf festen Boden. Kurz darauf machten wir Mittagspause und besprachen dabei die weitere Route. Diese folgte einer meist gut sichtbaren Piste, zum Teil steinig, manchmal etwa sandig. Ein paar Walfischrückendünen boten zwischendurch etwas Abwechslung, aber generell ist die Gegend sehr flach. Bei einem Wrack eines alten Campers hielten wir noch kurz für einen Fotostop an. Wie üblich war ausser der Carosserie nichts mehr am Fahrzeug vorhanden. Am späteren Nachmittag kamen wir in eine Region wo das topfebene Gelände Geschwindigkeiten bis 100 Km/h zulieess. Etwa um fünf Uhr wollten wir nach einem Camp Ausschau halten und wie bestellt kamen wir zu einer Stelle wo sich links und rechts der Piste

Dünenzüge anboten. Wir fuhren hinter den westlichen Dünenzug und richteten uns an dessen Fuss ein. Da wir noch altes Brot hatten, schlug ich vor, Heute das Fondue zu machen. Schnell stellten wir den Fondant in die Kühle und machten es uns gemütlich. Selbst der leichte Wind war bei den nur sehr angenehmen Temperaturen nicht störend, sondern schon eher willkommene Kühlung. Alle waren mit sich selber beschäftigt, mit lüften der Bettwäsche, mit besteigen der nahen Düne und ich verstaute mein Winterduvet erst mal wieder.

Während das Fondue schmolz, kochte ich für Chnoche seine obligaten „Gschweltli“. Erst mal hatte ich 800g warm gemacht, aber es zeigte sich, dass wir vier auch noch einmal 400g zusätzlich wegputzen konnten.

Nach dem Essen und Abwasch schauten wir uns noch die Bilder vom ersten Teil unserer Reise an. Bis wir ins Bett gingen, blieben die Temperaturen nun endlich angenehm warm.



27.12.2006	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Nördl. Ten Alloul-Südl. Mouamghar	Dunstig	Total 149 Km
Buschcamp 5 Km S Dorf	T min 15°C Tmax 28°C	Asphalt Gravel Track 149 Km

Da unser Camp auf der Westseite einer Düne lag, dauerte es bis uns die Sonne erreichte. Da es aber auch Heute angenehm warm geblieben war, störte dies nicht weiter.

Der weitere Verlauf der Piste war wie schon Gestern flach und schnell, so dass wir gut voran kamen. Das Camp Arkeiss liessen wir rechts liegen und fuhren auf der Hauptpiste weiter. Nach Ten Alloul teilte sich die Piste und wir blieben weiterhin auf der Hauptpiste, welche die Küste erst weiter südlich wieder erreicht. Nachdem wir ein paar Kilometer in holperigem Gelände querfeldein gefahren waren, trafen wir wieder auf eine Piste, welche ein schnelleres Tempo zuließ. Auf der Höhe des an der Küste gelegenen Camp Tessot durchquerten wir einen kleinen Dünengürtel welcher doch ein bisschen Konzentration beim Fahren forderte. Wir hatten uns entschlossen bis kurz für Nouamghar zu fahren und dort ein Camp zu suchen um die morgige Ebbe abzuwarten. Wie es sich herausstellte, war aber das Gelände in der



Gegend nicht wirklich für ein Camp geeignet, da auf der einen Seite das Meer mit einem sehr flachen Strand und einer dahinterliegenden Salzebene lag und auf der andern ein flaches mit kleinen Hügeln und Büschen beständenes Gelände lag. Wir machten vor einem kleinen Fischerdorf erst mal Halt um die Mittagsrast einzulegen. Dabei entdeckte Ueli R, dass an meinem Troopy mit dem hintern Federnpaket etwas nicht stimmen konnte. Eine genauere Inspektion zeigte, dass zwei Federblätter gebrochen und nach vorne zum Packet

heraus gewandert waren. Wir bockten das Auto hinten auf, um die Federn zu entspannen und Chnoche brachte die gebrochenen Blätter zurück in die korrekte Position. Mit einer Schlauchbride und einem Spannsatz versuchte er sicherzustellen, dass die losen Blätterhälften nicht wieder herausrutschen konnten. In der Zwischenzeit fuhren Ruth und Ueli R in das in Sichtdistanz gelegene Dorf um zu versuchen, frischen Fisch zu kaufen. Eben als die Notreparatur zu Ende war, kamen sie mit drei wunderbaren Fischen zurück. Diese hatten sie direkt vom Fischerboot kaufen können, frischer geht es kaum. Ein Dorfbewohner kam zu uns heraus gefahren um uns zu belehren, dass wir ausserhalb von offiziellen Camps oder eines Dorfes „aus Sicherheitsgründen“ nicht übernachten durften. Ha, ha....

Wir fuhren bis nach Nouamghar weiter, ohne eine gescheite Übernachtungsstelle zu finden. Im Nationalpark Büro entrichteten wir 1200 Ouguiya per Person Eintrittsgebühr für den eben durchfahrenen Banc d'Arguin National Park. Dort erklärte man uns auf Nachfrage, dass das Übernachten im Bereich des Nationalparks mit einer Gebühr belastet würde, während die Übernachtung südlich des Park wieder ohne Einschränkung und Kosten möglich sei. Da die Leute, vor allem aber die Kinder, in Nouanghar sehr aufdringlich nach Geschenken gebettelt hatten, hatte wir nicht gross Lust, hier auch noch die Nacht zu verbringen. Etwa 5 Km südlich des Dorfes fanden wir einen netten Platz etwa 500 m hinter dem zur Zeit überfluteten Strand. Aber beim hinfahren gerieten Chnoche und Ueli R hintereinander in ein butterweiches Fesch-Fesch Feld und versenkten die beiden Autos. Nach etwas schaufeln und sandblechen waren aber beide wieder frei und konnten zum Campplatz hinfahren.

Da es noch nicht allzu spät war, hatten wir wieder einmal etwas Zeit um nichts zu tun oder aber ein wenig zu „noschen“. Gegen sechs starteten wir ein Lagerfeuer und ich machte mich daran, das Nachtessen vorzubereiten. Ruth machte den Salat und ich das Fried Rice. Ueli würzte und verpackte die drei Fische in Alufolie. Wegen des Windes wollten die Dinger aber nicht gar werden. So dauerte es fast eine Stunde bis die Fische wirklich durch waren. Wir vertrieben die Zeit mit einer Suppe als Vorspeise. Schliesslich war es aber dann soweit und der Fisch konnte von Ueli R „seziert“ und serviert werden.



Zusammen mit dem Fried Rice und der von mir gemachten Weissweinsauce wurde das ein feines Nachtessen. Dreimal konnten wir schöpfen bis alles rübis-stübis weggeputzt war. Der Abwasch war dann auch ein Grossereignis, da ich fast alle Pfannen gebraucht hatte, um das Nachtessen zu kochen.

28.12.2006	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Mouamghar-Strand- Nouakshott	Morgen bedeckt,dann dunstig	Total 169 Km
Auberge Metata	T min 16°C Tmax 30°C	Asphalt 9 Km Gravel Track 160

Die Strecke zum Strand querfeldein bewältigten wir ohne Probleme. Der harte Streifen hatte mit einsetzender Ebbe markant an Breite gewonnen, so dass das fahren ohne Schwierigkeiten möglich war. Die Bedingungen hätten für diese Fahrt besser nicht sein können, der Wind war ablandig, der Seegang sehr gering und auch die Mondphase versprach eine eher tiefe Ebbe. Mit 50 Km/h, manchmal auch etwas schneller, ging es den Strand entlang nach Süden. Die ausgewaschenen Wellen im Sand verhinderten eine zu hohe Geschwindigkeit und ich hatte gar der Eindruck, dass ich nach einer Weile fast wie Seekrank wurde, verursacht durch das regelmässige Geschaukel.

An wenigen Stellen, kamen grosse Dünen bis an den Strand hinunter, aber selbst da sah man, dass vermutlich Einheimische immer eine Inlandroute kannten, um auch bei Flut die Strecke zu befahren. Ein erstes Hindernis stellte eine Felsbarriere dar, welche bis ins Wasser reichte und durch den Tiefsand umfahren werden musste. Chnoche als vorderstes



Fahrzeug scheuchte immer wieder riesige Vogelschwärme aus, welche sich am Strand niedergelassen hatten. Es waren meist Möwen, aber auch Reiher und Pelikane, wie auch kleinere Wasservögel waren im Überfluss zu sehen. In Ufernähe waren Fischer mit ihren kleinen, offenen Booten an der Arbeit und von Zeit zu Zeit kam man an einer Fischersiedlung vorbei. Diese waren einfache Bretterhütten Ansammlungen oder gar nur Zelte. Die gefangenen Fische gelangen mit Pickups nach Nouakshott und von dort werden die Produkte in alle Welt verschickt. Die Fischgründe vor Mauretanien gelten als

sehr artenreich und versprechen noch immer gute Fänge. Das sollte sich eigentlich nicht ändern, solange man sich der heutigen, einfachen Fangmethode bediente.

Zwischen einem Steinfeld musste man sich dann einen Weg suchen, möglichst ohne ins Wasser fahren zu müssen. Das Salzwasser ist logischerweise nicht optimal für die Fahrzeuge. Kurz vor Nouakshott kamen uns zwei deutsche Motorräder entgegen, die ersten Touristen die wir begegneten. Wir machten am Strand noch Mittagsrast, bereits in Sichtdistanz zur Mauretanischen Hauptstadt. Beim Fischmarkt verliessen wir die Strandpiste und fuhren ins landesinnere zum Stadtzentrum. Als erstes suchten wir die kleine Auberge Metata auf, wo man auch campieren kann. Sie liegt mitten in der Stadt und ist wegen der Umfassungsmauer trotzdem recht ruhig. Nachdem wir uns eingerichtet hatten, ging ich mit Chnoche zu einem Mechaniker der uns von Olivia, der Besitzerin der Auberge, empfohlen worden war. Nach etwas suchen, fanden wir die Garage. Wobei das ein grosses Wort ist, denn gearbeitet wird auf einem staubigen Platz mitten in einigen Autowracks welche, soweit wies noch möglich ist, auch als Ersatzteillager dienen. Boubba, des Chef des Ladens, schaute sich die gebrochenen Federn an und machte sich unmittelbar an die Arbeit. Da alle „Arbeitsplätze“ im Hof bereits belegt waren, wurde halt auf der Strasse am Troopy gearbeitet. Ein alter Motorblock diente als Bock um das Auto aufzubocken. Drei Jungs arbeiteten zügig unter dem Auto und nach nicht einer halben Stunde war das Federpaket ausgebaut. Nachdem man im eigenen Schrottlager keine passenden Federblätter gefunden hatte, schickte Boubba zwei Leute mit den Mustern weg, um für Ersatz zu sorgen. Nachdem die Teile gefunden und angepasst waren, wurde das Paket wieder zusammengebaut und schliesslich montiert. 60 Euro kostete der Spass.



Auf dem Rückweg hielten wir noch bei einer Autowaschanlage, um das Auto vom Salz befreien zu lassen. Nach einer Viertelstunde war auch das erledigt und das Auto glänzte wieder blendend weiss.

Eigentlich hätten wir noch gerne unsere Wäsche waschen lassen, aber die Lady zog es vor, für Heute Feierabend zu machen. Morgen, sagte sie, würde sie sich darum kümmern. Daran änderte sich auch nichts, als wir erklärten, dass wir morgen wieder weiterreisen würden. Nun dann halt nicht. Erst nahm ich noch eine Dusche und dann sassen wir im Schatten zusammen und diskutierten, ob wir Heute Abend auswärts essen wollten. Das Restaurant Marisco, geführt von einem Franzosen, wurde uns empfohlen, nicht billig aber gut und spezialisiert in Meerfrüchten und Fischen. So liessen wir uns von einem Taxi hinfahren und wurden nicht enttäuscht. In einer netten Atmosphäre, bedient von hübschen und fröhlichen Kellnerinnen genossen wir ein feines Nachtessen mit Langusten als Hauptgang. Nur Chnoche hatte etwas Pech. Die ersten drei ausgewählten Menüs waren allesamt nicht erhältlich. Erst als er die vom Chef empfohlenen Fischfilets bestellte, kam auch er zum Essen. Das Essen war wirklich hervorragend auch wenn der Preis von 120 Euro für Mauretanische Verhältnisse sicher nicht billig war. Wir waren schon im Gehen begriffen, als uns der Chef noch einen Armagnac offerierte. Da Alkohol ja verboten war, bat er uns noch einmal Platz zu nehmen und den Schnaps nicht an der von aussen einsehbaren Bar zu geniessen. Serviert wurde der Drink im Übrigen in Espressotassen, Tarnung halt. Zurück zum Camping spazierten wir, so quasi ein Verdauungsspaziergang. Die Stadt war noch immer am pulsieren, die Läden fast alle noch offen.

29.12.2006	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Nouakshott-Rtg. Atar via Bou Naga	Leicht bewölkt	Total 241 Km
Buschcamp 12 70 Km O von Agulal Fai	T min 16°C Tmax 29°C	Asphalt 55 Km Gravel Track 186 Km

Bevor wir die emsige Stadt verliessen, mussten noch einige Besorgungen erledigt werden, denn für die nächsten Tage werden wir wieder in die Wüste eintauchen. Der Verkehr in Nouakshott ist ziemlich chaotisch und jeder kämpft sich auf seine Weise durch. Endlich war das Gewimmel von Fahrzeugen und Menschen hinter uns und der Verkehr lichtete sich. Etwa 50 Km ausserhalb bogen wir von der Hauptstrasse auf eine Piste ab. Ein Auto kam uns ganz zu Beginn noch entgegen, das war es dann aber für den ganzen restlichen Tag. Die Piste war zu Beginn gut ausgebaut, aber besser fuhr man noch rechts davon durch den Sand, da die Hauptpiste schon ziemlich voll Wellblech ist. Die Route folgt zumeist einem mit Bäumen und Büschen bestandenen Dünenental. Alles in allem eine sehr schöne Landschaft und eine gut zu befahren Piste.

Beim Brunnen Tiniere machten wir Mittagsrast. Ein paar Leute waren am nahen Brunnen Wasser holen gegangen. Auch dem Rückweg kamen sie nah bei uns vorbei, aber anstatt dem üblichen Betteln, grüssten sie uns nur freundlich und zogen ihres Weges. Wir waren der



Zivilisation offensichtlich wieder entronnen. Nach der Rast hatten die Autos etwas zu leisten, denn für die nächsten 30 Km suchte man sich seinen Weg durch die Dünen. Ein paar Spuren von anderen Fahrzeugen halfen uns bei der Orientierung. Bei einem kleinen Sandhaufen hatte Ueli R den falschen Gang drin und schon streckte er fest. Als es sich herausstellte, dass er aus eigener Kraft nicht wieder frei kam, umfuhr ich ihn und zog ihn mit dem Snatch Strap heraus. Nachdem der Sand wieder hinter uns lag, trafen wir auf eine zügig befahrbare Piste, so

dass wir gut vorankamen. Beim Brunnen Aguil Fai hielt ich kurz an. Der Wasserspiegel war sehr weit unten zu sehen, 63 m laut Karte, aber das angrenzende Becken enthielt Wasser für die Tiere. Der Untergrund wechselte nun in Reg Reg, einer Kiesebene. Wir beschlossen noch etwa eine halbe Stunde zu fahren, um dann einen Übernachtungsplatz zu finden. Abseits der Piste richteten wir uns in den Dünen ein, ein weiterer sehr schöner Camping. Holz hatten wir beim Abbiegen noch geladen, so dass wir auch ein zünftiges Lagerfeuer entfachen konnten. Dies brauchen wir auch, denn Heute wollten wir wieder grillieren. Hohrücken Steaks mit Folienkartoffeln und einem frischen Tomatensalat war das Geburtstagsmenü für Ueli R der nämlich Heute seinen Geburi feierte. Als Dessert gab es eine Vanillecreme mit frischer Ananas

30.12.2006	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Nouakshott-Rtg. Atar via Bou Naga	Schön, windig	Total 209 Km
Buschcamp 13 Oued el Mejra	T min 14°C Tmax °30C	Asphalt Gravel Track 209 Km

Ein kräftiger Wind war auf gezogen und auch im Schutz der Dünen sorgte er für unangenehme Kälte am Morgen. Wir setzten unsere Reise Richtung Osten fort. Wenn immer wir eine der weissen Schwemmtonebenen querten, verschwanden die vor mir fahrenden



Autos buchstäblich im Staub. Man sah kaum noch die bodennahen Strukturen, sondern es sah fast aus, als ob die Autos schwebten. Bei einem Autowrack der letztjährigen Paris Dakar Rallye hielten wir an, um die traurigen Überreste des Rennautos zu inspizieren. Während wir noch fotografierten und diskutierten was wohl die Ursache des Unfalls gewesen sein mag, passierten uns zwei Autos. So wie es aussah, ein Tourist mit einem einheimischen Führer. Vor der verlassenen Mine Bou Naga wurde das Gelände etwas hügelig und die Piste steinig. Wir bogen von der

Piste ab um die kümmerlichen Überreste der Mineneinrichtung zu besichtigen. Ausser ein paar rostigen Tanks und den zusammengefallenen Trägern einer Halle war aber nicht viel mehr zu sehen. Zum Mittagessen war es uns hier zu windig und so fuhren wir noch ein Stück weiter. Vorbei an einer Sebkah, welche früher als Flugplatz diente, fuhren wir nun immer wieder zwischen Bergen hindurch. Bei einem Übergang fanden wir eine etwas geschützte Ecke um das Mittagessen einzunehmen. Ich hatte gestern Abend noch ein Thonmousse gemacht, welches wir nun in die Baguettes füllten. Seit der Mine gab es nun keine Piste mehr, bestenfalls traf man auf einige alte Spuren. Viel Verkehr war aber auf dieser Route definitiv nicht. Mit Hilfe der Waypoints und Routenbeschreibung kamen wir aber gut zurecht und fuhren, nun natürlich nicht mehr so zügig, ohne Schwierigkeiten weiter Richtung Atar. Zur Abwechslung galt es zwischendurch ein kleines Dünenfeld zu durchqueren, aber auch das war kein wirkliches Hindernis. Schon bevor wir das Oued el Mejra erreichten mussten wir unser Tempo weiter vermindern, denn nun führte die Strecke durch holprige Ebenen querfeldein. Das Oued selber war im letzten Winter gemäss Küre Müllers Routenbeschreibung wegen Regenfällen unpassierbar geworden. Unterdessen kann man zwar wieder im Oued fahren, aber von der Piste sieht man nur hin und wieder ein paar Überbleibsel. Trotzdem zogen wir vor im zum Teil weichen Sand zu fahren anstatt, wie Küre damals, uns durch die Steine am Hang zu quälen. Als die Strecke einen Knick nach Osten

machte, mussten wir entweder in den Dünen oder den groben Steinen fahren. Auch hier wählten wir die „weiche“ Variante. Nach einem weiteren Knick, nun nach Norden, begannen wir nach einem Biwak Ausschau zu halten. Da wir eben noch ein Nomadenlager und kurz darauf ein grösseres Dorf passiert hatten, wollten wir noch ein paar Kilometer weiterfahren um ungestört zu sein. In einem Oued, von grossen Bäumen einigermaßen geschützt vor dem Wind, wurden wir fündig. Als wir schon beim Apéro sassen, kamen drei Männer mit Kamelen vorbei. Wir gaben ihnen Wasser und Ruth verarztete die Augen des Ältesten und bald zogen sie wieder von dannen.



Zum Nachtessen kochte ich Heute ein Szegeder Goulasch, welches bei den Leuten nach anfänglicher Skepsis sehr gut ankam. Ueli gelüstete nach einem käsigen Dessert. Also tischte ich noch einen Roquefort auf. Nach dem Abwasch sassen wir noch etwas am Feuer, aber lange hielt ich es nicht aus, denn mir fielen immer wieder die Augen zu.

31.12.2006	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Via Oujef-Terjit-Atar	Schön, windig	Total 164 Km
Camping Bab Sahara	T min 18°C Tmax 27°C	Asphalt 35 Km Gravel 40 Km Track 89 Km

Beim Frühstück machen bekamen wir erneut Besuch. Diesmal waren es zwei Frauen, welche aus dem nahen Dorf gekommen waren und nun ihre Handarbeiten kurzer Hand mitten im Camp auslegten und zum Kauf anboten. Einfache Schmucksachen und andere Kleinigkeiten waren in ihrem Angebot. Ruth tauschte eine Kette gegen ein T-Shirt, so dass sie nicht ganz vergebens den weiten Weg gekommen waren.

Die Strecke verlief nun durchgehend im sandigen Flussbett was den Motoren Höchstleistung abforderte. Wohl als landschaftlicher Höhepunkt kann das Durchfahren der Gorge el Hnouk bezeichnet werden. Die enge, sandige Schlucht windet sich durch eindruckliche Felsformationen und steile Wände. Nach der Schlucht öffnet sich das Tal wieder und das Flussbett wird begleitet von hellen Dünen. Immer wieder kamen wir nun an kleinen Siedlungen vorbei. Im Dörfchen Ouagchodda war die Piste mitten im Dorf tief eingesandet. Das schien aber niemand weiter zu stören. Am Dorfausgang wählten wir dann die falsche Seite und mussten uns durch die Büsche schlagen um wieder auf die Piste zu gelangen.



Dann erreichten wir den Punkt an welchem wir uns zwischen zwei Varianten zu entscheiden hatten. Wegen des nach wie vor anhaltenden Sandsturms und mangels jeglicher Spuren, entschlossen wir uns nicht die direkte Route aufs Plateau zu nehmen,

sondern im Oued entlang zu fahren. Das stellte uns dann auch nicht vor allzu grosse Probleme auch wenn man immer Schwung halten musste um nicht einzusanden. Als wir in einer engen Kurve von einem steilen Anstieg überrascht wurden, schaffte es Chnoche nicht im ersten Anlauf hochzukommen. Jeder von uns benötigte dann in der Folge zwei und mehr



Versuche um den nun auch noch zerwühlten Hang zu schaffen. Beim Parken meines Troopys auf vermeintlich hartem Untergrund versenkte ich diesen auch noch. Ueli R erwischte es dann ebenso und wir mussten einigen Aufwand betreiben, um die beiden Land Cruiser wieder im Bewegung zu bekommen. Mit vereinten Kräften und unter Einsatz der Seilwinde waren wir aber bald wieder flott. Noch immer fuhren wir in den Dünen beziehungsweise dem weichsandigen Flussbett was sich im Treibstoffverbrauch niederschlug. So um die 30

Liter oder gar mehr haben sie auf 100 Km sicher verbraucht. Bei einem Dorf verliessen wir das Tal und zuckelten auf einer steilen, steinigen Piste zum Hochplateau hinauf. Oben angekommen ging es Richtung Oujeft wo wir wieder mit der anderen Streckenvariante zusammentreffen sollten. Bei einer Kreuzung folgten wir der meistbenutzten, da die Richtung beider einigermaßen stimmte. Es stellte sich dann aber heraus, dass die von uns gewählte nicht direkt nach Oujeft, sondern nach Jouali führte. Die Piste war sehr steinig, so dass wir nur langsam voran kamen. Die Mittagspause fiel Heute kurz aus, denn der Wind blies uns ständig Sand auf unser Essen. Vor Jouali galt es noch ein mit Dünen besetztes, sandiges Oued zu durchqueren was aber ohne Schwierigkeiten verlief. Im Dorf trafen wir dann auf die neue Piste welche uns im Nu nach Oujeft führte. In diesem Dorf waren aber alle Strassen so zugesandet, dass man nicht mehr wusste wie man auf der andern Seite das Dorf wieder verlassen sollte. Nach einigem herumirren und nach dem Weg fragen, leitete man uns durch eine schmale Gasse von welcher aus wir dann den Ausgang tatsächlich fanden. Allerdings wären wir nie selber darauf gekommen, denn der „Weg“ führte über meterhohe Dünen nach Osten zum Dorf hinaus. Dort standen dann unvermittelt einige Mercedes auf einer breiten, guten Piste, welche aber unmittelbar vor den Autos zugesandet war. Die Autos ohne Allradantrieb werden daher bis kurz vor das Dorf gefahren und dort stehen gelassen. Wir folgten nun dieser Piste Richtung Norden. Sie war gut im Stande und ich nehme an, dass sie noch nicht allzu alt sein kann. Bei den drei Häusern, welche in der Streckenbeschreibung von Küre erwähnt sind, trafen wir wieder auf diese Route. Die Piste war dann durchgehend sehr gut und wir genossen die fantastische Aussicht vom Plateau in die Canyons des Adrar Gebirges hinunter. Wir machten dann noch einen Abstecher in die Oase Terjit. Diese ist sehr nett und die Palmen bilden einen schönen Kontrast zu der ansonsten steinigen Landschaft, aber sie wird touristisch entsprechend ausgeschlachtet. So bezahlt man unterdessen



1000 Ouguiya Eintritt schon nur um die Schlucht zu besichtigen. Wir stiegen noch bis auf einen Hügel über der Oase um die Aussicht zu geniessen. Auf dem Rückweg liess sich Dave nicht nehmen, kurzerhand in ein betonierten Becken einzutauchen um den Staub abzuwaschen. Ueli R tat es im in einem flachen, natürlichen Becken nach. Durch ein kaltes Cola erfrischt machten wir uns auf den Weg nach Atar. Dort quartierten wir uns im Camping Bab Sahara ein. Der Platz war zwar schon ziemlich voll, aber man stellte die Autos ein wenig um für uns , so dass wir uns in einer praktischen Ecke einrichten konnten. Die nur kalte Dusche war kein Problem, da die Temperatur von Luft und Wasser erträglich war. Als Sylvestermenü gab es Wildschweinpfeffer mit Spätzli und einen Gurkensalat. Ueli R machte sein Magen nach wie vor etwas zu schaffen und so zog er sich bald nach dem Essen zurück. Wir andern vier hielten es noch bis kurz vor Mitternacht aus, beglückwünschten und noch und gingen dann auch zu Bett. Den kühlgestellten Fendant zum Anstossen rührten wir nicht mehr an, wir hatten eigentlich schon genug beim Essen gehabt.

1.1.2007	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Keine	Schön, windig	Total 0 Km
Camping Bab Sahara	T min 14°C Tmax 24°C	Asphalt Gravel Track

Da Heute ein Ruhetag war, blieben wir logischerweise auch etwas länger im Bett liegen.



Heute hatte Dave Geburtstag, nach Ueli R bereits der zweite in der Gruppe. Am Morgen waren alle etwas am flicken, putzen oder besorgen. Bei mir war der Inverter ausgestiegen und eine nähere Untersuchung zeigte auf, das der Schalter zum Einschalten defekt war. Ich schloss diesen kurzerhand kurz mit dem Nachteil, dass ich das Gerät nun jeweils mittels Sicherung im Motorraum ein- bzw. ausschalten muss. Wir gingen alle noch tanken und er Stadt, damit wir am morgigen Tag ohne grosse Verzögerung aufbrechen können. Ich füllte zudem den 90 Liter Wassertank wieder auf. Wir hatten

zwar nur etwa 40 Liter verbraucht seit Nouakshott, aber das Wasser war nicht besonders gut gewesen, so dass ich nun alles alte Wasser erst leerte. In der Stadt besorgte ich uns noch etwas Gemüse, aber das Angebot und die Qualität waren durchwegs bescheiden. In einem Souvenirladen erkundigte ich mich nach Touareg Schmuck, da ich noch versuchen wollte meine Kreuzsammlung zu erweitern. Viel Spezielles hatten sie nicht anzubieten, aber ich kaufte schliesslich ein ganz nettes Stück.

Im Camping zurück kümmerte ich mich noch um die Wäsche, welche wir zum Waschen gegeben hatten. Der Angestellte hatte aber ein riesen Durcheinander verursacht, indem er die Wäsche aller Kunden frisch fröhlich gemischt hatte, und nun ein Socken bereits trocken der zweite aber erst gerade aus der Maschine gekommen war. Nun, bis zum Abend hatte ich meine sieben Sachen wieder zusammen.

Zum Nachtessen kochte ich Spaghetti marinara mit einem Rüeblisalat. Da der Wind noch immer nicht nachgelassen hatte und die Temperatur schon empfindlich gefallen war, blieben wir nicht allzu lange auf.

2.1.2007	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Atar-Amogjar Pass- Chinguetti-Ouadane	Schön, windig, dunstig	Total 229 Km
Buschcamp 25 Km v. Ouadane	T min 14°C Tmax °C	Asphalt Gravel 150 Km Track 89 Km

Wir kauften noch Brot auf dem Weg durch die Stadt und fuhren dann los, Richtung Chinguetti. Wir wählten dabei nicht die gute neue Piste, sondern bogen von dieser ab, um



der alten Strecke über den Amogjar Pass zu folgen. Am Anfang war auch diese Strecke wenig interessant, aber als wir dann den Bergen näher kamen änderte sich die Landschaft schnell. Leider wurde auch Heute die Sicht stark getrübt durch den vielen Sand und Staub in der Luft, eine Folge der nun seit Tagen anhaltenden starken Winde. In einem Canyon ähnlichen Tal begegneten wir einer grösseren Herde Kamele, welche von zwei Begleitern in zügigem Tempo vorangetrieben wurde. Beim Anstieg zum Amogjar Pass wurde es dann richtig steinig und steil, so dass wir nur noch im Kriechgang voranzuckelten.

Auf dem Plateau angekommen, besichtigten wir die alte, französische Ruine des Fort Saganne. Auf der Hochebene piff der Wind dann auch wieder ungehindert, so dass der Aufenthalt eher ungemütlich ausfiel. Nachdem wir die letzten Spitzkehren des Passes

überwunden hatten, wurden wir zur Kasse gebeten. Und zwar nicht etwa für die Pistenbenutzung, sondern für den Besuch des Forts. Von hier oben hatte man uns beobachten können, wie wir zum Fort hinfuhren. So bezahlten wir halt die 300 Ouguiyas. Der Typ empfahl uns dann auch noch die nahen Felszeichnungen zu besichtigen, natürlich für weitere 300. Wir gaben ihm zu verstehen, dass uns das zu viel sei und wir lieber verzichten wollten. Mit einem Lachen im Gesicht offerierte er uns dann den Besuch kostenlos, weil wir die



ersten Besucher seien an diesem Tag. Er stieg zu mir ins Auto und wir fuhren ein paar Hundert Meter weiter um von dort aus die Zeichnungen zu besichtigen. Er zeigte sich als witziger Führer, auch wenn die Zeichnungen nicht sehr eindrücklich sind. In einer sehr gut geschützten Felsnische mit herrlicher Aussicht, nahmen wir dann auch noch gleich unser Mittagessen ein. Bis zur Hauptpiste nach Chinguetti war es nun nicht mehr weit und auf dieser kamen wir dann wieder flott voran. In Chinguetti wollten wir eigentlich noch die Abott Bibliothek besichtigen, aber in Anbetracht der ziemlich aufdringlichen Händlern und des wiederum für mauretanische Verhältnisse hohe Eintritt von 1000 Ouguiya verzichteten wir. Aber nicht nur, sondern auch weil wir eigentlich nicht recht wussten, was wir zu erwarten hatten.

Von Chinguetti wollten wir dem Oued nach Oudane fahren. Diese sehr sandige Variante versprach landschaftlich interessanter zu sein. Also folgten wir dem sandigen Flussbett. Durch die anhaltenden Winde war viel neuer Sand verfrachtet worden, der sehr weich war

und die Motoren zu Höchstleistung zwangen. Spuren waren natürlich auch keine mehr zu sehen und so kam es, dass Chnoche im Führungsfahrzeug einige Mal von einer im Sandsturm unsichtbaren Stufe überrascht wurde. Nach etwa 10 Km entschlossen wir uns deshalb, zurückzufahren und die normale Piste zu nehmen. Auf dem Rückweg sandete Chnoche dann auch noch ein, was einen kurzen Einsatz der Seilwinde erforderte.

Erst mussten wir etwa 20 Km zurück so wie wir gekommen waren und dann bogen wir nach Osten Richtung Ouadane ab. Abgesehen von etwas Wellblech war die Piste gut zu befahren, allerdings ist die Landschaft nicht sehr beeindruckend: Eine weite Steinwüste mit gelegentlich ein paar Büschen und Bäumen. So gegen fünf begannen wir einen Campingplatz zu suchen, aber in dieser Landschaft hatten wir wenig Chancen auf einen windgeschützten Platz. Wir fanden schliesslich in einem flachen Oued eine Stelle wo ein paar Bäume etwas Schutz boten. Wir entschlossen uns aber, das Zelt aufzubauen. Das war bei diesem Wind auch eine Übung, welche den Einsatz aller fünf Leute notwendig machte. Als es aber stand, hatten wir einen gemütlichen Ort wo wir den Abend verbringen konnten. Heute wurde das Wunschmenu unseres gestrigen Geburtstagskindes nachgeholt: Grillbratwürste. Dazu machte ich noch ein paar Cervelats mit Käse gefüllt und Speck umwickelt. Eine Suppe voraus und ein Tomatensalat danach, vervollständigten das heutige Nachtessen.

3.1.2007	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Ouadane-Guelb er Richat	Schön, windig, gegen Abend stärker	Total 173 Km
Buschcamp 15	T min 11°C Tmax 23°C	Asphalt Gravel 30 Km Track 143Km

Der Wind hatte in der Nacht nicht nachgelassen und daher gestaltete sich das Abbrechen und Verpacken des Zeltes als eine Herausforderung. Mit Hilfe aller gelang es das Zelt ohne Schaden zu versorgen. Zurück auf der Hauptpiste



führen wir nach Ouadane hinein. Dort tankte Chnoche sicherheitshalber mittels Handpumpe and der Tankstelle noch 20 Liter Diesel nach. Das permanente fahren gegen den starken Wind hatte den Verbrauch merklich erhöht. Durch ein sandiges Oued und dann über flache Dünen machten wir uns auf Richtung Guelb er Richat. Dieser ca. 45 Km grosse, flache Krater soll laut neuesten Theorien durch eine Absenkung wegen einer oberflächen-

nahen Magmablase entstanden sein. Man merkt aber bei der Einfahrt kaum, dass es sich um einen Krater handelt. Die aus dem Weltall sichtbaren Ringe sind am Boden kaum auszumachen. Mitten im Krater hat sich einer sogar eine einfache Herberge aufgebaut in der Hoffnung dass der eine oder andere Tourist eine Rast einlegt. Wir durchfuhren den Krater ohne grosse Rast. Der Ausstieg auf der Nordseite war dann extrem steinig und ziemlich steil, so dass wir in den Untersetzungen langsam hoch krochen. Oben auf dem Plateau angekommen, hatte man noch einmal eine Aussicht auf den Krater. Wir kamen nur langsam voran, da die Piste sehr steinig blieb. Eine Abzweigung verpassten wir trotz GPS Punkt, da von unserer Seite kommend scheinbar nicht mehr in diese Richtung abgebogen wird. Wir hoppelten noch bis zur Mittagsrast über das steinige Plateau. Der Abstieg hinunter ins Tal war wiederum sehr langsam anzugehen, denn grobe Steine formten hier die steile Piste. Im Tal angekommen wurde unsere Route zusehend sandig, da man sich entlang eines trockenen Flussbeetes bewegte. Der Wind kanalisierte sich hier unten und kam direkt von

hinten. Oft konnten wir nicht schneller fahren wie der Wind blies und waren deshalb permanent von unserem eigenen Staub eingehüllte Nach vier Uhr versuchten wir einen etwas geschützten Platz zu finden, hatten aber keine Chance. Der Wind hatte unterdessen dermassen aufgefrischt, dass wir den Versuch das Zelt wieder zu stellen abbrechen mussten. Im Windschutz des Troopies war der einzige einigermaßen erträgliche Platz und so sassen wir nachdem die notwendigsten Arbeiten in und ums Auto erledigt waren in den Fahrzeugen.

Um die Kocherei kurz zu halten entschloss ich mich Heute Kartoffelsalat und Emmentalerli zu machen. Dazu gab es einen Soupdrink um doch noch etwas warmes im Magen zu haben. Das Essen nahmen wir noch draussen am Tisch ein. Danach zogen sich aber bald alle in ihr individuelles Schlafzimmer zurück.

4.1.2007	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Nach Atar	Schön, windig	Total 198 Km
Camping Bab Sahara	T min 8°C Tmax 24°C	Asphalt 10 Km Gravel 20 Km Track 168 Km

Wir hatten gestern Abend zwar noch gesehen, dass nicht weit von unserem Camp ein Nomadenzelt stand, hatten aber nicht sehen können, ob dieses bewohnt war. Heute früh



kamen aber dann zwei Frauen zu uns ins Camp, um uns ihre Souvenirs anzudrehen. Vor allem die eine war eine offene, witzige Persönlichkeit, welche immer wieder ein Spass mit uns machte. Beim Losfahren bemerkte ich an Chnoches Auto vorne zu wenig Luftdruck. Interessanterweise konnte er nur Luft nachfüllen und der Druck hielt sich den ganzen Tag.

Unsere Reise ging weiter, dem Tal folgend. Links Tafelberge und rechts immer weiter zurückweichende Dünen. Die Piste blieb etwas holprig bis wir die riesige Sebkhet

Chemcham erreichten. Für die nächsten 50 Km verlief die Piste mitten auf diesem Salzsee und wir kamen entsprechend gut voran. Die Landschaft wechselte immer wieder, zum Teil grosse Reg Reg Ebenen, dann wieder kleine Dünenfelder. Je näher wir Atar kamen, desto häufiger kamen wir auch an permanenten Siedlungen vorbei. Bald kamen auch wieder die Berge des Adrar in Sicht. Allerdings waren sie im Dunst des Sandsturms nur als Silhouette knapp erkennbar. Bei einer Ruine etwas abseits der Piste nahmen wir unser Mittagessen ein. Von Windschutz war allerdings auch da kaum die Rede. Nachdem wir auf eine breite Piste gestossen waren, kamen wir an einem Einheimischen vorbei, welcher sein Auto im Sand versenkt hatte. Wir hielten an, um mit stossen und schieben gelang es uns den Wagen wieder flott zu bekommen.

Kurz vor Atar erreichten wir die Teerstrasse, welche Richtung Choum führt und nach wenigen Kilometern waren wir wieder im Camping Bab Sahara. Die Dusche nach drei Tagen Wüste tat auch diesmal wieder gut, auch wenn das Wasser nur kalt war.

Zum Nachtessen gab es Heute Rindsragout mit Kartoffelstock. In der Nacht musste an sich wieder an die typischen Geräusche der Zivilisation gewöhnen. Anstatt des Windes waren nun kläffende Hunde, meckernde Ziegen und lärmende Esel angesagt. Gegen Morgen stimmten krähende Hähne und der zum Gebet rufende Muezzin mit ein. Aber trotz all diesen potenziellen Störenfrieden liess ich mich nicht vom Schlaf abhalten und hatte eine geruhsame Nacht.

5.1.2007	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Atar-Choum-Eisenbahn Piste. Buschcamp CA 18	Schön, nachmittags bewölkt, windig T min 14°C Tmax 28°C	Total 273 Km Asphalt 23 Km Gravel 25 Km Track 225 Km

Nachdem wir gepackt hatten, bereiteten wir uns für ein paar Tage in der Wüste vor. Der Wassertank wurde gefüllt, Diesel getankt und frisches Brot für drei Tage gebunkert. Dann fuhren wir nordwärts zur Stadt hinaus. In einem der Aussenbezirke kamen wir an einen stark rauchenden Feuer vorbei. Es stellte sich heraus, das einer der kleinen Mercedes Busse in Brand geraten war. Feuerwehr gibt es nicht in Atar sondern nur ein Tankwagen mit einem Wassertank war vor Ort. Mit Wasser ohne Druck und gescheite Spritzen ein wohl fruchtloser Versuch das Feuer zu löschen.

Die ersten 20 Km der Strasse waren noch geteert, dann ging die Strasse in eine Piste über.



Wir erreichten eine Kante von wo wir in einigen Serpentina die erste Höhenstufe nach unten fuhren. Einige Kilometer weiter überwandern wir noch einmal einige Höhenmeter. Ein keuchender Lastwagen kam uns entgegen und wir machten Platz um ihn vorbeizulassen. Nur wenig weiter stand ein weiterer LKW mit einer Panne mitten auf der Piste. Ein zweiter war bereits rückwärts herangefahren um die Ladung zu übernehmen. Die Reparatur schien etwas länger zu dauern. Die Piste verschlechterte sich nun zusehends und wir suchten immer wieder dem schlimmsten Wellblech

auszuweichen, indem wir auf parallel verlaufende Spuren wechselten. Kurz vor Choum erreichten wir die parallel zur Eisenbahn verlaufende Piste, welcher wir bis fast an die Küste folgen wollten. Wir kamen recht gut voran, nur in den immer wieder auftauchenden Weichsandfeldern und Dünen bekundete ich etwas Mühe, da ich den Luftdruck noch nicht wieder abgesenkt hatte. Fast immer in Sichtdistanz zu den Eisenbahngeleisen fuhren wir westwärts. Auf der Höhe des Berges Ben Amira überquerten wir die Geleise um an den Fuss des Felsen hinaufzufahren. Nach dem Ayers Rock in Australien soll es sich dabei um den zweitgrössten Monolithen der Welt handeln. Erst wenn man nah am Berg dran ist, bekommt man einen Eindruck der Grösse.

Während in der Nähe von Choum immer wieder schwarze Berge die Piste gesäumt hatten, wurde die Landschaft zusehends flacher. Nur ab und zu flache Dünen sorgten für etwas Abwechslung. Am Ben Amira hatte ich etwa ein halbes Bar Druck abgelassen und nun war das Befahren des weichen Sandes auch wieder ohne Schwierigkeiten möglich. In einem Dünenfeld passierten wir eine Gruppe Italiener, welche Mittagsrast hielten. Dies waren dann auch die einzigen Fahrzeuge, welche wir zu Gesicht bekamen. An einer Stelle waren Arbeiter mit Gleisarbeiten beschäftigt. Dutzende von Männern schufteten an den Schienen. Schweres Gerät und Ersatzmaterial war auf einem Zug geladen.

Von Zeit zu Zeit kommt man an einer einfachen Siedlung entlang der Bahnlinie vorbei. Die Kinder kamen von allen Seiten gelaufen in der Hoffnung ein Cadeau zu ergattern. Diese Sitte hat auch in Mauretaniens schon weite Verbreitung gefunden. Auch in entlegenen Regionen sind bereits viele Kinder, aber auch Erwachsene sofort zur Stelle, um nach irgendwelchen Geschenken und Mitbringsele zu betteln.

Gegen fünf Uhr suchten wir und etwas Abseits der Piste im Schutz einer kleinen Düne ein Camp. So richtig windgeschützt waren wir aber auch hier nicht, aber da die Temperaturen wieder auf fast 30°C gestiegen waren, konnte man den Wind aushalten. Feuerholz war in dieser Gegend keines zu finden. Deshalb entluden wir unsere „Notreserve“ welche wir seit Marokko auf den Dach mitgeführt hatten um ein gescheites Feuer zu machen. Heute wollten wir nämlich unsere Schweinshalssteak grillen. Dazu gab es eine Mischung von Rösti und Bratkartoffeln und als Dessert schon wieder Schoggi creme mit Birnen. Trotz des Feuers war es wegen des anhaltenden Windes recht ungemütlich, so dass wir wieder recht früh zu Bett gingen.



6.1.2007	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Eisenbahnroute bis vor Nouadhibou	Leicht bewölkt, windig	Total 340Km
Buschcamp CA 19	T min 10°C Tmax 31°C	Asphalt 90 Km Gravel Km Track 250 Km

In der Nacht hatten zwei Erzzüge unser Camp passiert. Ich habe davon allerdings nichts



mitbekommen. Die Eisenbahnstrecke führt in etwa 1 Km an unserem Übernachtungsplatz vorbei und nun beim Frühstück kam einer ohne Ladung aus dem Westen. Von einer Düne aus konnten wir den gewaltigen Zug beobachten. Es dauerte eine geraume Zeit bis alle Waggons vorbeigezogen waren. Und selbst als der Zug schon nicht mehr zu sehen war hörte man die schweren Loks brummen und die Wagen rumpeln.

Da wir in den Dünen campiert hatten, gab es an dieser Stelle keine definierte Piste, sondern jeder sucht sich seinen Weg selber. So kam es, dass auch wir für die nächsten 25 Km querfeldein fuhren. Die Dünen trugen gut und so machte es Spass sich seinen Weg selber zu suchen. Später fanden wir die Piste wieder in der Nähe der Bahnlinie. Die Landschaft änderte sich nicht mehr gross sondern blieb flach, ein Gemisch



von Reg Reg Ebenen und sandigen Abschnitten. Zum Teil hatte es etwas Wellblech, aber meist konnte man diesem ausweichen. Bei einem Dorf schlug die Streckenbeschreibung Küre's einen Bogen nach Süden vor um ein Dünenfeld zu umfahren. Irgendwie erwischten wir aber eine falsche Piste, welcher wir für ein paar Kilometer folgten. Erst als wir sicher waren, dass sie nicht nach Westen drehte, kehrten wir um. Vor dem Dorf schnitten wir nach Nordwesten und fanden dann die richtige Piste ohne Probleme. Bei einem weiteren Navigationspunkt waren wir den besten Spuren folgend ein paar Hundert Meter südlicher gelandet. Nach der Mittagsrast und nachdem wir den Brennholzvorrat wieder ergänzt hatten fuhren wir weiter. Die Piste drehte aber nicht wie erhofft nach Nordwesten, sondern blieb westlich, tendenziell sogar eher südwestlich. Da die Piste gut zu befahren war und auch viele frische Spuren aufwies, folgten wir der Piste weiter. Ich hatte beobachtet, dass wir auf diesem Kurs nicht weit von einer Konfluenz vorbeikommen würden. Und tatsächlich führte die Piste nur etwa 10 Km nördlich des Koordinatenkreuzes 25°N/16°W vorbei. Wir entschlossen uns hinzufahren, denn das Gelände war eine offene Reg Reg Ebene auf welcher wir ohne Schwierigkeiten vorankamen. Bald erreichten wir die Position und schossen die obligaten Bilder um den Besuch zu dokumentieren. Mal sehen ob wir die ersten waren, wenn wir nach Hause kommen.

Die Piste verlief nach wie vor hauptsächlich auf gut befahrbarem Reg Reg und hatte auch kaum Wellblech. Etwa 40 Km südlicher als ursprünglich geplant erreichten wir die neue



Teerstrasse welche von Nouakshott nach Nouadhibou führt. Auf dieser ging es nun Richtung Grenze. Kurz vor der Kreuzung schlugen wir uns ein paar Kilometer südlich der Strasse hinter einer schönen Düne in die Büsche um die letzte Nacht in Mauretanien zu verbringen. Dave ging es zu diesem Zeitpunkt gesundheitlich nicht gut. Ihm war übel und auch sein Magen schien verstimmt zu sein. Nachdem wir uns eingerichtet hatten, verschwand er in seinem Zelt

um zu schlafen. Chnoche und ich erhöhten den Luftdruck wieder rauf Teerstrassen Niveau. Dabei stellte sich heraus, dass ein weiterer Reifen am Mitsubishi Luft verlor. Beim Hantieren, war dann auch bald klar warum, denn Chnoche hatte auf einmal das Ventil in der Hand. Die Vulkanisierung hatte nicht mehr gehalten. So blieb im nichts anderes übrig, als den Schlauch zu tauschen.

Ich machte mich in der Zwischenzeit ans Kochen. Heute gab es Risotto Milanese mit Schweinbratwürsten. Da Dave vorsorglich aufs Nachtessen verzichtete, hatten wir vier verbleibenden mehr als genug. Zur Abwechslung schief der Wind beim Eindunkeln fast gar ein und durch die angenehme Wärme des Tages blieb es am Abend angenehm warm. Trotzdem gingen wir aber alle relativ früh zu Bett, man gewöhnt sich irgendwie daran....

7.1.2007	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Grenzüberquerung nach Marokko, ca. 160 Km nach N	Leicht bewölkt, windig	Total 204 Km
Buschcamp CA 20	T min 6°C Tmax 28°C	Asphalt 198 Km Gravel Km Track 6 Km

Dave ging es am Morgen trotz Medikamenten nicht besser. So musste er erneut auf eine Mahlzeit verzichten. Der Morgen war recht angenehm, da der Wind etwas nachgelassen hatte.



Zurück auf der Teerstrasse ging es Richtung Grenze. Wir hatten bewusst relativ nahe des Übergangs übernachtet, um am Morgen frühzeitig die Grenzformalitäten erledigen zu können. Auf der Mauretani-schen Seite waren wir denn auch die Einzigen und die Formalitäten dauerten bei allen drei Stellen zusammen gerechnet kein 20 Minuten. Interessanterweise wurden die Devisendeklarationen zwar eingezogen, aber kein Mensch interessierte sich in irgendeiner Weise an der Buchhaltung der Devisen.

Auch die Ehrenerklärung, welche wir hatten ausfüllen müssen, mit dem schriftlichen Versprechen das Auto nicht in Mauretanien zu verkaufen wurden wieder eingezogen. Das Fahrzeug wurde beim Zoll wieder aus dem Pass ausgetragen, die Police stempelte denselben und die Gendarmerie National registrierte unsere Ausreise wieder in ihrem grossen Buch. So nebenbei verarztete Ueli R des einen Kopfwunde mit etwas Desinfektionsmittel und Chnoche bestätigten den Jungs, dass die von einem Passanten geschenkten Lebensmittel OK seien für Muslime und erledigt waren unsere Ausreiseformalitäten. Beim Marokkanischen Posten sah es ein wenig anders aus, da von Norden her bereits eine lange Kolonne Schlange stand. Vor der Police hatte sich schon eine grosse Menschentraube gebildet. Wir gaben unsere Pässe ab und dann begann das Warten. Nach gut einer Stunde wurden unsere Namen ausgerufen und nachdem wir die Formulare noch ausgefüllt hatten, waren die Police erledigt und die Pässe gestempelt. Beim Douane, dem Zoll, wurde nun die temporäre Einfuhrbewilligung für die Autos ausgefüllt. Der Beamte bat mich, ihm dabei zu helfen, was darin endete, dass ich die Arbeit für ihn machte. Er bat mich dann, auch für die andern Beiden zu unterschreiben und schon waren auch die Formalitäten erledigt. Er kam mit uns zu den Autos und wünschte uns eine gute Reise und bedankte sich bei mir nochmals freundlich für die Zusammenarbeit. Gern geschehen... Als letzte Station wurden wir noch ins grosse Buch der Gendarmerie Royal eingetragen. Nachdem wir einen unsere Fiche de Group abgegeben hatten, waren auch die Herren zufrieden und wir konnten einreisen.

Auf der Teerstrasse ging es nun wieder nordwärts auf der selben Route wie bei der Anreise. Wir beschlossen, wieder am selben Ort zu campieren, da in der Gegend wenig wirklich schöne Möglichkeiten bestanden. An der ersten und einzigen Tankstelle auf Marokkanischem Boden füllten wir genug vergünstigten Diesel nach um sicher bis Laayoune zu kommen. Eine Stunde später fuhren wir von der Hauptstrasse weg um



uns für die Nacht einzurichten. Da wir früh dran waren und hier Holz in Hülle und Fülle vorhanden war, buken wir noch Brot. Chnoche versuchte sich zudem mit einem Pain du Sable. Der starke Wind machte die Backerei zu einem schwierigen Unterfangen, da es sehr schwierig war die Temperatur zu kontrollieren. So kam es, dass eines der Brote eher zu stark, das andere aber zu wenig gebacken war. Schlussendlich waren aber beide ganz akzeptabel. Einzig beim Pain du Sable hatte die Hitze gar nicht gepasst, so dass eine Seite ziemlich dunkel, die andere aber noch nicht durch war.

Sobald der Campoven wieder frei war, machte ich mich daran ein Tajine zu kochen. Diese Marokkanische Spezialität war einwandfrei auch auf dem Feuer zu kochen. Anstatt des geplanten Cous Cous assen wir vom frischen Brot dazu. Da die Portion ja für sechs Leute geplant gewesen war, unterdessen aber nur vier davon assen, hatte es mehr als genug Fleisch und das frische Brot dazu war ein Genuss. In Anbetracht der gesunkenen Temperaturen und dem nach wie für heftigen Wind wurde noch Wasser für ein Kafi Lutz aufgesetzt. Bei den Weihnachtsguetzli kam es dann zu interessanten Tauschgeschäften, da jeder ein unterschiedliches Gebäck sein liebstes nannte. Allzu lange bleiben wir auch Heute wegen des widrigen Windes nicht auf.