

Martins Reisetagebuch

Algerische Sahara

17.11. - 15.12. 2002

Tunis - Tamanrasset - Tunis

Du sollst die Piste nicht vor dem Ende loben.

17. November

Das Abenteuer beginnt.

Von Friedrichsthal nach Frankfurt Flughafen, dort Andre, Frank und Viktor getroffen. Renate hat spontan abgesagt. Flieger nach Tunis, am Flughafen auf Gisi und Thomas gewartet. Wetter schwülwarm, dann Bewölkungsaufzug. Mit Taxi zum Hafen, die anderen waren gerade eingetroffen, weil die Fähre zu spät war. Der MAN hatte 2 Stunden nach Remscheid bereits einen Plattfuß. Im Hafen Zelt aufgebaut, alles etwas konfus, da noch niemand so recht weiß, wo sich was befindet. Essen gekocht, Gulasch mit Nudeln.

Dann Regen. Und Mücken. Früh ins Bett, überall Mücken, im Schlafsack verkrochen, Handtuch über den Kopf. Zu warm, geschwitzt, dazu die Vorstellung morgen 500km im Regen zu fahren. Kaum Schlaf, alle rennen herum.

18. November

Gegen Morgen doch noch etwas Schlaf. Früh wecken, dann der Schreck – aus dem Zelt sind etliche Sachen gestohlen worden. Uhr, Geld, Kamera, von uns ein Trinkrucksack und die Waschtasche (bestimmt ein Versehen). Davors Hose liegt hinter einem Busch, den Schlüssel für seine Suzuki finden wir nicht wieder. Zur Polizei, dort weitergeschickt worden. Schließlich Liste der Gegenstände auf Notizzettel geschrieben und daraus Protokoll angefertigt.

Fahrt raus aus Tunis, ziemlich hektisch. Dann endlose Fahrt Richtung Tozeur, viele Stopps, geht schlecht voran, obwohl für uns nahezu Vollgasfahrt. In tiefstehender Sonne in Baustelle, etwas anstrengend.

Da Sonnenuntergang nahe ins Gelände abgebogen und Rastplatz gesucht. Kurze Fahrt durch Geröll nicht einfach für uns. Viktor und Davor kümmern sich sehr nett um uns, trotzdem fühlen wir uns als Bremsklotz.

Lager im Freien errichtet (unser Schlafplatz), schöner Vollmond, kalt und klar – das wird eine

erholsame Nacht. Im Zelt Kohlrabi-Zwiebel-
Fleisch-Kartoffelbrei gekocht. Ziemlich k.o., nach
Tee in die Wüste gelegt.

19. November

Nacht war ziemlich kalt und vor allem feucht, aber wunderbar ruhig und mit phantastischem Sternenhimmel. Alle 10-15 Sekunden Sternschnuppen. Morgens alles getrocknet und aufgewärmt, I somatten dampfen. 1 Stunde Fahrt nach Tozeur, dort Campingplatz gesucht und gefunden (Jörns alte GPS-Koordinaten). Camping einfach aber schön gelegen. Mit Nissan in die Stadt gefahren, Medina angesehen, sehr verwinkelt und nett. Neue Zahnbürste und -creme gekauft, außerdem knuspriges, frisches Brot und Süßes (Honig).

Wieder am Zeltplatz repariert Davor immer noch fluchend an seinem Mopped herum. Danach kochen, Tagebuch schreiben. Wir schlafen wieder im Freien, unter Palmen und dem Vollmond. Lediglich der Esel, den Klaus und Christian heute verarztet haben, und etliche bellende Hunde stören die herrliche Ruhe ein wenig.

20. November

Start ab Tozeur mit Hindernissen, meine DR springt nicht an, da der Benzinhahn über Nacht offen war. Nach endlosem Gekicke, schieben und Starthilfespray bringt Bertl sie wieder zum laufen. Dann ist er an der Reihe und seine LC4 springt nicht an.

1 Stunde später Grenze, diverse Formalitäten aber locker. Nach 2-3 Stunden rein nach Algerien, erste Tankstelle raus. 2500l Sprit tanken dauert noch mal 2 Stunden, in denen Bertl seinen Kickstarter wieder anschraubt. Als wir endlich weiterkommen steht die Sonne schon tief.

In geänderter Formation fahren wir durch etliche malerische Oasen bis El Oued, in denen vor allem Kinder an die Straße laufen. Vor Steinwürfen sind wir bereits an der Grenze von Ausreisenden gewarnt worden, aber dank langsamer Fahrt und vier Mopeds vorne weg passiert so gut wie nichts (außer das Thomas wie Rambo in die Menge prescht).

Hinter El Oued wird die Straße schlechter und sandiger, außerdem wird es bald dunkel. Wir biegen in eine Piste ein, die nach 500m in ein Weichsandfeld übergeht. Die Jungs fangen an sich auszutoben, dann fährt Lothar sich fest und Klaus zieht ihn heraus. Wir wollen noch 100m in das Sandfeld aber auch Klaus fährt sich mit dem LKW fest. Bei Dunkelheit graben wir ihn aus, mit weniger Luftdruck geht es dann besser. Ich fahre meine ersten 50m auf Sand und merke, dass ich noch sehr viel lernen muss.

Nachdem das Zelt steht gibt es bald Essen, was sehr gut tut (Mittags nichts gehabt). Die Gendarmerie schaut vorbei, wünscht uns eine gute Nacht und versichert uns wir seien an einem guten Platz und total sicher.

Nach einigen Regentropfen sieht es trocken aus und wir legen uns schlafen. Nein doch nicht. 10 Minuten später wieder Tropfen und wir schlafen im Zelt.

21. November

Bewölkt, aber trocken los ab Sandcamp. Ratri macht mir Sorgen, hat immer noch Kopfschmerzen und ist leicht erkältet. Ich lege mich beim motorunterstützten Schieben aus dem Sand auf die Nase, weil das Mopped schneller wurde als ich laufen konnte. Heute steht Kilometer-Machen auf dem Programm, wir verlieren zunehmend gegenüber der Planung. Den ganzen Tag fahren wir, schlussendlich 380km, mehr ist mit 13 Fahrzeugen nicht drin.

Die ganze Strecke führt durch kleine Oasen, überall sind ausschließlich freundliche Menschen, auch die Verkehrspolizisten leiten uns sehr nett durch die Städte. Hinter meiner Brille sehe ich die Welt aus 1001 Nacht und irgendwie sind wir Besucher vom anderen Stern.

Auch die Posten der Nationalgarde sind freundlich, die Uniformierten mit Badeschlappen fordern zu den Meldeblättern lediglich Informationen wie die Farbe der Kraftfahrzeuge, die sie selber feststellen wollen.

Wir durchqueren den Grand Erg Oriental – den großen östlichen Erg. Ein tolles Dünenmeer erstreckt sich rechts und links der Straße, davor weite Ebenen.

Die Cracks toben sich rechts und links der Straße aus und überholen uns, obwohl wir auf der Straße so schnell fahren, wie es die Längsrillen erlauben. Frank lässt sich von Bertl, Thomas, Viktor und Andre mitreißen und jagt durch den Sand, aus dem Augenwinkel sehe ich noch eine Staubwolke und wie alle zu ihm fahren. Außer einem krummen Lenker und einem Kratzer auf der Nase ist nichts passiert aber jedem ist bewusst geworden, wie schnell der Spaß vorbei ist.

Nach einem weiteren Polizeiposten etwa 150km südlich von Hassi Messaoud biegen wir in die Dünen ab und wir fahren auf schön festem Sand das erste Mal eine kleine Strecke, eiern ganz schön herum, stürzen aber nicht. In den Dünen bauen wir ein schnelles Lager, vorher üben wir aber noch eine halbe Stunde stehend auf dem Sand fahren. Auch bei Ratri klappt es prima und wir haben beide richtig Spaß!

Der anschließende Eintopf rundet den Tag ab...
trotz der weitgereisten Erdbeeren zum
Nachtisch. Frank ist völlig fertig (Sturz und
Erkältung) und wird von Jörn versorgt.

22. November

Vor der Dämmerung aufgestanden, schöner Sonnenaufgang in den Dünen. Zurück zur Straße in der Gruppe, nur die Berliner fehlen. Ein Japaner kommt vorbei (Mopped) und erzählt uns die KTMs fahren auf der Straße in die falsche Richtung. Nachdem sie eingefangen wurden gibt es erst mal eine Belehrung strengerer Art für die ständigen Extratouren.

Den Japaner treffen wir am nächsten Polizeiposten wieder, er ist von Japan über die Mongolei nach Russland und weiter nach Skandinavien bis ans Nordkap gefahren, dann durch Europa nach Süden und von Sizilien nach Afrika. Jetzt will er die selbe Piste wie wir fahren – und das mit einer vollbepackten 400er Honda mit gerade einmal 35l Sprit für die 450km bis Illizi.

Nach etwa 150km verlassen wir bei Hassi Bel Guebbour den östlichen Erg. Laut Polizeiposten dürfen wir nicht nach Bordj Omar Driss weiterfahren, allerdings gibt es nach 30km eine Piste, die dorthin abzweigt. Zunächst finden wir die Piste nicht, dann rumpeln wir auf üblen

Pfaden durch die geniale Mondlandschaft des Plateau du Tinrhert.

Bertl fängt sich einen Plattfuß und einige Male löst sich die Gruppe im Privat-Rallye-Chaos auf, bis Klaus der Kragen platzt. In langsamem Tempo hinter dem LKW her macht die Piste auch uns Spaß! Bis wir vor einem Abgrund stehen, die Piste geht 80-100m tiefer weiter, GPS ist nicht alles und wir hätten die Sperrung wohl beachten sollen. Etwas weiter östlich finden wir eine Abfahrt und etwas weiter im Tal, etwa 5km vor der Straße nach Bordj Omar Driss, auch unseren Lagerplatz. Die SHC hat mal wieder einen ½ Liter Öl gefressen und wird gefüttert, außerdem schleift das Hinterrad an der Schwinge. Davor schraubt mit Thomas, Jörn und Andre ewig an seiner Kupplung, Bertl flickt Schlauch um Schlauch und zieht neue Mäntel auf.

Das absolute Highlight in dieser Mondlandschaft ist unsere Dusche, das Zelt wird aufgebaut, Plane rein, Wasserpumpe an, Gartenschlauch durch Kochtopf mit Wasser auf Kocher und los geht's – schließlich haben wir noch 2000 Liter im Tank und sind für die Dünenpassage im Khanfoussa viel zu schwer. Danach gibt es Milchreis und dann

sinken wir in den Schlafsack, wir gewöhnen uns schnell an den natürlichen Rhythmus von Sonnenauf- und -untergang.

Doch nicht, erst mal Lampe halten als Klaus geschickt eine neue Kupplungsdeckeldichtung ausschneidet, um Davors Mopped abzudichten (er hatte vom Händler die falsche bekommen).

23. November

Wir fahren die Piste über das Plateau bis zum Ende und erreichen einen Militärposten aus einer Richtung, die die Soldaten scheinbar nicht erwartet hatten. Nach einigen verschenkten Zigaretten ist der Weg frei und wir fahren nach Bordj Omar Driss hinunter. Nach leichten Orientierungsschwierigkeiten kommen wir zu Fort Flatters, was scheinbar Sperrgebiet ist, aber niemand hindert uns an der Weiterfahrt. Erste Sandpassagen machen uns beiden das Leben schwer und Ratri legt sich zwei Mal auf die Nase.

In Zaouia Sidi Moussa fangen die Dünen an und damit die Plackerei. Zwischen den Dünen lauern tückisch verspurte Pisten mit Weichsandpassagen und Bodenwellen, die uns alles abverlangen. Auch ich gehe zwei Male zu Boden, einmal beim Versuch, auf einer Düne anzuhalten und einmal beim Versuch, wieder loszufahren. Beide Male fällt die DR auf meinen Fuß und bei uns beiden hat sich die Schutzkleidung schon bewährt.

Gegen 16Uhr sind wir beide mausetot und wollen am liebsten gar nicht mehr weiter, allerdings

wird dann die Piste fester und schneller und wir kommen noch gut voran. Völlig k.o. erreichen wir mit letzter Kraft den Lagerplatz und pflegen erst mal Blessuren und Moppeds. Nach Sauerkraut mit Würstchen und Kartoffelpüree sinken wir kaputt in den Schlafsack und betrachten noch 5 Minuten den Sternenhimmel, bevor wir einschlafen.

24. November

Alles tut weh, vor allem der Rücken vom Mopped-Aufheben. Heute haben wir 70km Sandmeer vor uns, möglicherweise die anstrengendste Etappe der Tour. Ich habe keine Idee, wie wir 70km Weichsand schaffen sollen.

Der Khanfoussa-Durchstieg ist geschafft! Eine Düne nach der anderen haben wir überquert, der Sand war größtenteils recht gut befahrbar, einige Weichsandstellen haben wir auch gemeistert, dann waren wir durch. Die folgende Piste war allerdings vom Übelsten, Weichsand mit Steinen gemischt. Ratri fällt im Weichsand um und ist schließlich ziemlich k.o., die SHC kommt in den LKW und sie fährt bei Klaus mit. Ich halte durch, stürze noch drei Male, rappele mich aber jedes mal wieder auf. Die Piste wird wieder besser, wir schaffen noch etliche Kilometer bis zum Brunnen Tabelbalet und bauen kurz dahinter unser Lager. Nach dem Abendessen üben wir uns in Manöverkritik, da einiger Ärger über dies und das heraus muss. Klaus aufbrausende Art macht die Sache aber auch wirklich nicht einfacher. Danach Nachtruhe... Blessuren lecken (Prellungen, Blasen, Druckstellen, Rückenschmerzen).

25. November

Aus dem schnellen Ritt nach Illizi ist nichts geworden, erst gräbt sich der LKW einige Male ein, dann stürzt Ratri in einem Weichsandloch und wir laden die SHC wieder in den MAN. Die Schulter ist etwas lädiert und Ratri ist natürlich traurig, nicht aus eigener Kraft auf die Gräberpiste zu kommen. Die anschließende Passage ist fahrtechnisch eher zum verzichten, Steine, Sand und tief verspurt – ich kämpfe wie ein Löwe und bleibe auf dem Mopped.

Eine gerissene Bremsleitung an einem der Nissans zwingt uns zur verfrühten Mittagspause, ab jetzt bremst der Wagen nur noch vorne. Endlich erreichen wir den Brunnen von Hadjadj, an dem einige ziemlich großmäulige Enduro-Fahrer rasten. Laut ihrer Aussage ist die Gräberpiste superübel, allerdings finden wir nach einer kurzen, steinigen Passage einen wahrhaftigen Highway vor. Schnell erreichen wir die nächste Dünenpassage, die mir wiederum alles abverlangt. Nach etwas Achterbahn im Sand kommen wir in ein weites Tal, das wir nun entlang fahren. Kurz darauf rasten wir und Klaus und Lothar schweißen den Stoßdämpfer am Nissan

wieder an (Lothars Stoßdämpfer-Fackel), bevor es Essen gibt und sich ein weiterer Tag dem Ende neigt.

Morgen sollten wir Illizi erreichen, sonst haben wir ein echtes Zeitproblem. Hoffentlich hat Ratri jetzt nicht ihren Mut verloren und kommt morgen gut zurecht!

Gegen 20Uhr legen wir uns in die Dünen und schlafen unter dem Sternenhimmel ein. Der Wind nimmt spürbar zu und gegen 3Uhr ist es soweit: Sandsturm !

Wir retten uns ins große Zelt (das aufzubauen eine gute Idee war), dabei fliegt der Beutel mit den Schlafsack- und Isomattenhüllen weg. Alle retten was zu retten ist, überall Enduroklamotten, Kisten werden auf die Zeltplane gestellt, der Sturm rüttelt wütend am „Wohnzimmer“. Nach kurzer Inventur von Menschen und Ausrüstung schlafen wir wieder ein.

26. November

Wir krabbeln zur Tatortmusik aus dem Schlafsack, der Sturm ist vorbei!
Die Sonne geht weit über der Bergkette aus dem Staub auf und sieht aus wie der fahle Mond.
Selbst der Schöpfer wird wiedergefunden („preiset den Schöpfer, ich habe ihn gefunden, mitten in der Wüste“).

Die Gräberpiste zieht sich endlos hin, vor allem die steinigen Passagen mit Sand in der Fahrspur machen uns zu schaffen. Ratri stürzt einige Male, rappelt sich aber tapfer wieder auf. Auch einige Dünen stellen sich uns noch in den Weg, solange aber der Sand unverspurt ist, kommen wir gut zurecht, vor allem, weil Viktor gut auf uns aufpasst und uns den besten Weg zeigt. Teilweise ist die Sahara wunderbar grün und duftet nach Kräutern oder frisch geschnittenem Gras.

Etwa 30km vor Illizi stürzt Ratri ein weiteres Mal, auch ich liege mal wieder im Sand. Ratri gibt die Etappe erschöpft auf, die anschließende steinige Passage wäre aber nicht mehr so schwierig für sie gewesen. Im fahlen Licht der

staubigen Sahara erreichen wir Illizi und fahren auf den Campingplatz, die Dusche tut unglaublich gut. Anschließend kochen alle zusammen Sushi und wir laden unseren japanischen Freund und zwei Schweizer ein, die wir auf dem Zeltplatz wiedergetroffen haben.

27. November

Wir bunkern noch Sprit, anschließend hat die Tankstelle kein Benzin (essence) mehr. Die Teerstraße durch das „Tassili“ ist wunderbar glatt und wir wedeln durch die Landschaft. Die Bergmassive sind beeindruckend und erinnern an Colorado und die Kulisse aus den Western mit John Wayne. Wir überqueren zwei Pässe bevor wir in eine weite Ebene kommen und schließlich nach Bordj el Haoues hineinrollen. Diese Etappe war landschaftlich wunderbar und bis jetzt sicherlich die schönste der Reise.

Leider blieb mal wieder Zeit irgendwas anzusehen, z.B. die Höhlenmalerei unweit der Strecke. Wir sind nach wie vor hinter dem Zeitplan zurück und geben eigentlich nur Gas um Kilometer zu machen. Perlen vor die Säue, wir bekommen vom Land so gut wie nichts mit, stehen bei Dunkelheit auf, fahren, und bevor das Essen abends warm ist, ist es wieder dunkel. Reparaturen und alles Private läuft nur mit Taschenlampe im Dunkeln und meistens schlafen wir völlig fertig schon um 20-21Uhr ein.

Hinter Bordj el Haoues finden wir die Piste nicht und stochern etwas planlos im Gelände herum. Ratri wird zunehmend langsamer und hält schließlich weinend an, die Schmerzen in den Handgelenken sind zu stark und die 12 Tage stecken ihr in den Knochen. Die Kraft ist weg und Erschöpfung und Müdigkeit regieren. Wir laden die SHC in den MAN und ich versuche Ratri zu trösten. Die Reise ist einfach zu heftig für sie, keine Ruhetage und immer 8-9 Stunden unterwegs, dabei teilweise übelstes Gelände.

In einem sandigen Oued bestimmen wir unsere Position und stellen fest, dass wir 18km zu weit nördlich sind, am Fuße des Massif de l'Adrar auf 1300m. Die SHC wird an den MAN an die Reserveräder geschnallt und ich versuche eine traurige Ratri aufzumuntern, die jetzt erst mal gesund werden muss.

28. November

Ratri ist etwas traurig, als es wieder losgeht und ihr Mopped am MAN hängt. Die Schmerzen in den Handgelenken sind aber zu stark, wahrscheinlich ist für diesen Urlaub Schluss mit Mopped fahren. Wir fahren 18km strikt nach Süden und holpern zur Piste, die allerdings kaum zu erkennen ist und die wir immer wieder verlieren.

Am späten Vormittag stoppen wir und halten Kriegsrat, die Piste ist zu schlecht für unser Tempo, der MAN hat bereits Risse am Koffer und der Rahmen hat sich etwas verbogen. Klaus beschließt, ab Tamanrasset auf Asphalt zurück zu fahren, da die Pisten wahrscheinlich alle schlechter sind, als gedacht, und unsere Gruppe sich langsamer bewegt, als Göttlers Maximalzeit. Außerdem hat er auch die Nase voll vom Gas geben.

Nach einem kleinen Pass schlagen wir um 14Uhr (!) unser Lager auf und es kommt zum ersten Mal so was wie Urlaubsfeeling auf. Jetzt ist natürlich die Enduro-Fraktion sauer, da niemand Lust auf 2300km Asphalt hat. Mir wäre es eigentlich recht in Tamanrasset Schluss mit

Piste zu machen, für das erste Mal wäre das schon ausreichend.

Nach ausgiebiger, wie immer laut und unsachlich geführter Diskussion finden wir einen Kompromiss: Wir fahren nicht ostwärts durch den Hoggar nach Tamanrasset sondern nördlich daran vorbei und im Westen nach Süden. Damit können wir in zwei bis drei Tagen in „Tam“ sein und so doch noch die Piste zurück nach Hassi Bel Guebbour fahren. Alle stimmen zu (selten!) und Ratri kocht an unserem 2½jährigen Couscous.

29. November

Früh raus, auch für den neuen Alternativplan müssen wir Kilometer machen. Wir fahren in den Hoggar, überqueren eine riesige Ebene voller Kies und kommen an einem Wrack vorbei, das den Beschriftungen zufolge schon fast 20 Jahre dort liegt. Vor Ideles wird die Piste für mich fast unfahrbar schlecht, nur Felsen und fußballgroße Steine liegen vor uns. Frank hat seine liebe Not mit der Twin und auch Davor stürzt einmal. Insgesamt ist das Tempo heute eigentlich zu hoch und Rallyecharakter macht sich breit, selbst Bertl ist heute Vormittag nach einem Riesensatz zu Boden gegangen und hat sich seine linke Seite lädiert.

Wir machen gut 250km und sind drauf und dran durch den neuen Plan wieder in den geplanten Ablauf zu kommen. Kurz nach Ideles halten wir, alle sind vom Fahren ziemlich angespannt und sofort explodiert die Situation wieder. Nach einiger Zeit glätten sich die Wogen und wir suchen einen Lagerplatz, später passt die Stimmung wieder. Insgesamt ist dieser Aspekt der Reise doch sehr anstrengend. Die Nacht auf 1500m ist frisch aber im Schlafsack angenehm.

30. November

Wir fahren durch Hirhafok nach Westen, teilweise ist die Piste tatsächlich besser und wir kommen mit hohem Tempo voran. Eines der Oueds führt ein wenig Wasser und so kommen wir zu unserer ersten kleinen Flussdurchwattung. Kurz darauf sehen wir einige Kamele dicht an der Piste, denen im Gegensatz zu den Artgenossen in menschlicher Obhut die Vorderbeine nicht zusammengebunden wurden.

Als die ersten Strommasten auftauchen geben alle auf der weitläufigen Piste ordentlich Gas, als sich 8 der 9 Moppeds dann wieder gesammelt haben fehlt Frank und auch die Autos und der MAN kommen nicht. Nach einigem Warten fahren Bertl und Jörn zurück, nach über einer Stunde sind dann wieder alle komplett. Erst hatte ein Nissan den Rest der Gruppe verloren und war an einer Gabelung stehen geblieben, dann hatte der MAN die Bremsen kühlen müssen und schließlich war Frank ohne Benzin liegengeblieben (Kopfschütteln!!!). Trotz der völlig missratenen Konvoifahrt bleibt Klaus erstaunlich gelassen, wahrscheinlich Nachwirkungen von gestern.

Nach weiteren 20 Minuten kommen wir zur Asphaltstraße und brausen auf Tamanrasset zu, das wir ca. 1 Stunde später erreichen. Die Nissans und Bertl fehlen, er ist mit Plattfuß stehen geblieben. Klaus fährt zurück und lädt das Mopped ein, damit haben wir zum zweiten Mal heute massiv Zeit verloren, weil zu schnell und zu wenig in der Gruppe gefahren wurde.

Als alle wieder zusammen sind fahren wir durch Tamanrasset und suchen den Campingplatz 4x4. Die Stadt ist ziemlich groß, es gibt jede Art von Laden und schon auf den ersten Blick ist das Angebot groß. Nach über einer Woche in der Wüste fühlt man sich angesichts der prallvollen Auslagen wie in einer amerikanischen Mall. Und mir ist der Trubel fast zu viel, der Campingplatz zu eng, so schön die heiße Dusche auch ist.

Wie immer, wenn man sich lange auf etwas freut, von dem man keine genaue Vorstellung hat, kann es nur eine Enttäuschung geben. Vom Mythos einer sagenumwobenen Karawanenstadt hat Tamanrasset auf jeden Fall nichts.

Heute ist Halbzeit der Reise, jetzt noch auf den Assekrem und dann den langen (2000km) Weg

zurück nach Tunis. Trotz gewisser Entbehrungen, die aber sehr viel leichter fallen, als gedacht, und der anstrengenden Gruppendynamik ist das Leben, das wir seit zwei Wochen führen, sehr reich!

Abends laufen wir in die Stadt, sehen uns um, besuchen den Souk und sehen uns bei den Händlern das Angebot an Schmuck, Handarbeiten und sonstigen Souvenirs an. Übermorgen sind wir wieder da und werden wohl etwas mitnehmen, das uns an „Tam“ erinnern wird. Die Stadt ist, wenn auch nicht mystisch und auch ohne Medina, sehr angenehm, wenig aufdringlich und sehr sauber.

Wir gehen noch lecker Essen, Suppe und Hauptspeise, wahlweise Rind oder Huhn, für 200 Dinar = 2,50€p.P. Vorher waren wir süßen Tee trinken, nach dem Essen gibt es Kaffee. Für 50 Dinar bringt uns ein Taxi zurück zum Campingplatz 4x4 (ebenfalls sehr sauber und gut ausgestattet) und sehr zufrieden gehen wir ans Postkarten schreiben und dann schlafen.

Morgen um 8Uhr hat Klaus noch einen Termin beim Schweißer, um den Kofferrahmen des MAN verstärken zu lassen, dann wollen wir auf den

Assekrem. Dort wartet wohl noch einmal ein spektakulärer Höhepunkt dieser ohnehin schon unvergleichlichen Reise auf uns. Wir werden sehen!

1. Dezember (1. Advent)

Klaus möchte die Verstärkungs konstruktion für den MAN lieber selbst zusammenschweißen und braucht dafür einen Tag. Da wir ohnehin gut im Zeitplan liegen und für den Assekrem nur zwei Tage brauchen, legen wir einen Ruhetag zur freien Verfügung ein. Einige wollen den Assekrem schon mal testen, andere in die Stadt. Insgesamt kommt richtig relaxte Stimmung auf!

Wir reinigen unsere Flasche und den Trinkrucksack mit Kukident und tapern dann in die Stadt. Auf dem Souk erhandeln wir einen Dolch, zwei Armreifen und ein sehr schönes Schloss nach Art der Tuareg. Wir sehen uns den Markt an, fertigen weitere Fotokopien der Polizeimeldeblätter an und fahren am Mittag wieder zum 4x4. Ratri läßt den Nachmittag, ich verschlafe ihn, an so einem Ruhetag merke ich erst mal, was mir in den Knochen steckt.

Die Moppedfahrer, die schon auf dem Assekrem waren, berichten die Piste sei superübel, sehr steinig und die letzten 5km sehr steil. Sie meinen der LKW solle lieber hier bleiben und so

entscheiden sich auch Davor, Frank und ich bezüglich unserer Mopeds.

Der Generator funktioniert wieder, die algerische Werkstatt hat überflüssige Teile herausgenommen.

Ratri ist sehr traurig, da sie ihre Handgelenke nach wie vor stark behindern und sie wohl diesen Urlaub nicht mehr fahren wird. Außerdem kann sie nicht richtig mithelfen und fühlt sich deshalb etwas überflüssig. Zum Essen geht es schon wieder und anschließend legt sie sich in den Schlafsack zum Lesen, wir trinken noch Tee mit drei Schweizern, die aus S-Afrika hergefahren sind.

2. Dezember

Auf zum Assekrem, jetzt mal im Auto. Die Nissans schaukeln sich bergauf, die Landschaft ist beeindruckend! Wir machen viele Fotos und freuen uns beide (trotz der Schaukelei) im Auto zu sitzen. Unterwegs halten wir an mehreren Gueltas, die viel Wasser führen und sehr grün sind. Die Hänge der Basaltdome und Berge sind voller blühender Pflanzen, manche sind rot eingefärbt. Wir finden etliche Felsmalereien, die Kühe und andere Tiere zeigen.

Gegen Nachmittag kommen wir an der Schutzhütte an und werden bereits erwartet, die anderen haben gestern reserviert. Wir gehen noch ca. 20 Minuten auf den Assekrem und bewundern den Sonnenuntergang. Im Gasthaus wird uns ein Wohn- und Schlafzimmer zugewiesen, wir liegen auf Matratzen und Teppichen und uns wird Tee aufgegossen. Wir blättern in den Gästebüchern, der Chef der Hütte schreibt mit Isa und Thomas einen Brief für Bekannte in Berlin. Dann gibt es im Gastraum Essen, leckere Suppe und Couscous mit Lamm oder Ziege. Danach wird wieder Tee aufgegossen und wir hören am Kamin Musik. Klaus holt einen

Christstollen, der dem Tuareg im Hals stecken bleibt, da er die Rosinen für Fleisch hält und Fleisch während des Ramadan verboten ist. Auch die Gummibärchen stoßen auf Unverständnis, mit Alkohol dagegen hätte der Chef kein Problem, doch den haben wir nicht dabei. Stichwort Alkohol, keine Ahnung, wann ich das letzte Mal über zwei Wochen nichts getrunken habe.

Die Nacht ist etwas schlaflos, im engen Raum mit grunzenden Schnarchern ist eben nicht wie Wüste.

3. Dezember

Früh raus und rauf auf den Assekrem, der Sonnenaufgang ist wirklich wunderbar!

Anschließend Frühstück und jeder 17€ abgedrückt, Tuareg-Zauber hat auch hier seinen Preis und jeder Liter Wasser muss schließlich auf den Berg transportiert werden. Andre, Jörn, Bertl und Viktor fahren die berüchtigte Westroute hinunter, der Rest die Ostroute, die wir gestern heraufgefahren sind. 200m vor dem Campingplatz überholen wir einen kleinen Lastwagen, der plötzlich links abbiegt. Trotz Vollbremsung rammen wir ihn, wissen uns aber nicht so recht zu helfen, als 10-15 Einheimische um uns herumstehen. Wir lassen die Sache auf sich beruhen, Kotflügel, Motorhaube und Seitenleiste sind defekt, Klaus ist sauer, er glaubt an eine Versicherungsabrechnung wie in Deutschland, wir suchen noch erfolglos den LKW und lassen den Schaden dann für 2300 Dinar (=30€) in einer Werkstatt hindengeln, was ganz gut funktioniert.

Wir fahren noch in die Stadt und setzen im Cybercafé nervend langsam Lebenszeichen per

mail ab, dann geht es ans Abendessen kochen.
Morgen geht es wieder gen Norden, 2000km über
In Ecker, Amguid und Hassi Bel Guebbour und
dann die schon bekannte Route bis Tunis. Die
Nacht wird recht frisch, eigentlich kein Wunder
auf 1300m im Dezember, auch unterhalb des
südlichen Wendekreises. Der Muhezín ruft fast
pausenlos, übermorgen ist der Ramadan vorbei.

4. Dezember

Aufbruch nach Norden, Klaus hat gestern Abend noch getankt, Wasser haben wir genug im Tank, Geld wird auch noch getauscht, denn der Campingplatz war mit 250€ teurer als gedacht. Wir fahren die Asphaltstraße, die wir schon gekommen sind, über In Amguel bis zum Polizeiposten In Ecker, wo es sonst außer einer Tankstelle und einem Militärgelände nichts gibt. Die Kontrolle ist wie immer freundlich und schnell vorbei, dieses Mal sogar ohne unsere Meldezettel. Hinter In Ecker biegen wir nach Nordosten auf die Piste nach Amguid ab. Die Piste ist gut befahrbar, etwas sandig aber nicht tief. Lediglich die hoch stehenden Sonne im Rücken macht die Spuren und Querrillen fast unsichtbar und die Fahrt etwas zufällig. Wir kommen auf eine weite Ebene mit festem Sand und Kies und sausen mit über 100km/h daher. Nach 280km Tagesetappe suchen wir etwa 80km nach Pistenbeginn einen Lagerplatz und finden an der Tidikmar-Gruppe hinter einigen Felsen eine herrliche, sandige Fläche mit etwas Grün.

Die Berge des Teffedest sehen wir im Hintergrund, wohl unser schönster

Übernachtungsplatz bis jetzt. Ratri kocht ein Curry, einige sammeln Holz, holen einen ganzen Baumstamm und zersägen ihn mit dem elektrischen Fuchsschwanz. Nach dem Essen sitzen wir am Lagerfeuer und trinken einen Becher von Ralphs mitgebrachtem Barbera.

Die Fahrzeuge haben viel einstecken müssen, auch Klaus' Rahmenverstärkung ist schon auf der schlaglöcherigen Asphaltpiste gebrochen (bzw. die Schweißnaht der algerischen Werkstatt). Kaum eins der Mopeds, das ohne gerissene Züge, Plattfüße, abfallende Seitendeckel, Heckteile, Schutzbleche oder Auspuff davongekommen wäre. Meine DR schlägt sich wacker, zwei Mal Öl nachgeschüttet und der Tacho ist kaputt. Unter diesen Bedingungen zeigt sich auch jeder Qualitätsunterschied beim Material, so halten z.B. die Hecktaschen von Touratech alle noch, während die der preiswerten Konkurrenz a la Polo, Louis und Gericke schon abreißen. Top-Material ist ab einem gewissen Einsatz unerlässlich.

Ich lege mich früh schlafen, höre noch das Gelächter vom Lagerfeuer und betrachte die Millionen von Sternen über mir. Vor mir zeichnen

sich zwei kegelförmige Hügel ab, einer in fast perfekter Gauß-Kurve. In dieser großartigen Landschaft schlafe ich ein, meine Gedanken sind frei wie der Wind!

5. Dezember

Nach kalter Nacht ein herrlicher Morgen. Mit der Dämmerung wache ich auf – der Rhythmus der Natur. Wir fotografieren etliche Tierspuren, vorher bringe ich Ratri einen Tee an den Schlafplatz. Heute ist das Ende des Ramadan, das heißt auch wir dürfen vor Einheimischen wieder bei Tageslicht essen, trinken und rauchen.

Die Piste bleibt schnell, wir kommen gut voran. Zwar verlieren wir uns einige Male, da die Moppeds zu schnell fahren, aber nach einiger Zeit ist die Gruppe immer wieder komplett. Nach etwa 160km nähern wir uns Amguid, nun liegt der Erg Amguid links von uns und zur rechten eine steile Abbruchkante. Wir versuchen Amguid westlich zu umfahren, allerdings wird der Sand für den MAN zu weich und wir drehen um und fahren die Piste durchs Dorf. Hinter dem LKW schießt plötzlich ein Polizeiauto vor uns und die Uniformierten bitten uns zur Wache um uns zu melden. Zwei weitere Fahrzeuge nehmen die Verfolgung des MAN auf, wir geben schon mal die Pässe ab und scherzen mit den Polizisten und dem Chef, der im Trainingsanzug und mit Badeschlappen herumläuft.

Eine Gruppe eines deutschen Reiseveranstalters stellt sich etwas geschickter an und meldet sich freiwillig, wir werden, nachdem wir unsere Pässe wiederbekommen haben, festgesetzt, bis die Autos vom LKW zurück sind. In der Zwischenzeit kommen einige Militärfahrzeuge einer Patrouille vorbei, zum Teil abenteuerlich anmutende Bewaffnete mit Kopftüchern und supercoolen Sonnenbrillen. Nachdem die Autos mit unseren Meldeblättern vom LKW zurück sind dürfen auch wir weiterfahren. Im Ort bewerfen uns die aufdringlichen Kinder mit Steinen, treffen mich, aber ich merke es gar nicht, sondern erfahre es nachher von Viktor. Wir überqueren, wie auch schon vor Amguid, riesige Ebenen mit aufgeplatzttem Schwemnton, vor wenigen Wochen muss hier alles unter Wasser gestanden haben.

Auf dieser Piste finden wir – den Schöpfer !! (und montieren ihn am Rammschutz des Nissan)

Als wir das Ende des Erg Amguid erreichen schlagen wir uns rechts in die Hügel und unser Lager auf. Ein weiterer Tag auf der Piste neigt sich dem Ende, nun sind wir schon wieder auf der

Höhe von Illizi. Noch 260km Piste, d.h. in zwei Tagen sollten wir Bordj Omar Driss und damit die Teerstraße erreicht haben – dann beginnt schon die Rückreise.

6. Dezember

Wir legen einen Pannentag ein. Wenige Meter nach verlassen des Lagers stürzt Thomas, bleibt aber ohne Kratzer. Nach ca. 5km habe ich vorne einen Plattfuß, den Bertl und Ratri repariert haben, bevor ich die Reifen, Räder und Schläuche wieder in den LKW laden konnte. Insgesamt drei Akazienstachel sitzen im Reifen und werden entfernt. Bei km 32 des Tages ist Bertl dran – Plattfuß vorne.

Die deutsche Gruppe mit dem Rosenheimer Leitwolf, die uns schon gestern unangenehm aufgefallen ist (Klaus verlässt die Piste und steuert die Gruppe an, die geben Gas kurz bevor er da ist), filmt meinen Boxenstopp im Vorbeifahren mit der Videokamera. Gegen Mittag, bei km 100 des Tages, jagen wir an zwei Autos der Gruppe vorbei, von denen eins ein Rad wechseln muss. Süffisant winken wir, stellen allerdings dann fest, dass der MAN fehlt. Wir fahren zurück, das Führerhaus ist umgeklappt, der LKW hat überhitzt. Eine genaue Untersuchung zeigt, dass der Motor aufgrund von sich auflösenden Gummidämpfern 2cm abgesackt ist und der Ventilator schleift. Zwei

Bergegurte werden über den Koffer gelegt und beide Nissans ziehen den Motor hoch, dann schnitzt Klaus McGyver aus jeweils einem der pro Seite zwei Gummipuffer der Blattfederung eine neue Motoraufgabe und baut sie zusammen mit Andre und Lothar laut fluchend ein.

Wieder fahrbereit machen wir noch 50km, teilweise rasen wir mit in Anbetracht der weit entfernten Krankenhäuser unvernünftiger Geschwindigkeit über eine riesige Kiesebene. Kurz vor Sonnenuntergang und 70km Luftlinie entfernt von Bordj Omar Driss schlagen wir unser Lager auf. Da es sich tagsüber bewölkt hat und windig wurde bauen wir erstmals zwei Zelte auf, als sie stehen, flaut der Wind ab.

Nach Bohneneintopf und Vanillepudding sind wir pappsatt und lassen den Abend ausgleiten.

7. Dezember

Die Nacht war kalt und wieder etwas feuchter. Morgens quält sich die Sonne nur langsam durch die hohe Bewölkung und bringt die ersehnte Wärme. Wir fahren über die große Ebene weiter nach Norden, im Osten liegt der Erg Issaouane. Wir fahren auf das Tinrhert-Plateau zu, das wir vor etwa zwei Wochen so mühsam überquert haben. Die Piste knickt nach Osten ab und über eine holprige Strecke erreichen wir den Polizeiposten, den wir schon einmal angefahren haben, als wir vom Plateau kamen. Die Besatzung hat gewechselt, dieses Mal machen die Beamten auf „böse Buben“. Nach etlichen Zigaretten und sonstigen „Souvenirs“ fahren wir nach Bordj Omar Driss und fragen nach Wasser. Ein Mann erklärt sich bereit mitzufahren und zeigt uns einen Wasserhahn, den wir benutzen dürfen. Mühsam füllt sich unser Tank, während dessen trinken wir in einem Café Tee und hören in immenser Lautstärke Pink Floyd live.

Die Situation ist fast bizarr, nach 2000km Piste haben wir (bis auf deftigen Verschleiß an den Fahrzeugen) die Teerstraße heile erreicht, nun sitzen wir hier und hören Musik. Katrin und Isa

kaufen bei einem Lehrer neolithische Funde und angebliche Meteoritenstücke. Der Mann erscheint seriös und bekommt von uns ein Paket mit Kleidung, Spielzeug, Kugelschreibern und Thomapyrin. Er sagt er wolle es an das nächste Dorf weitergeben, das viel ärmer sei als Bordj Omar Driss. Außerdem sollen wir jedem erzählen, dass hier ein Touristik-Zentrum aufgebaut wird.

Anschließend fahren wir eine teilweise asphaltierte Piste nach Norden, nachdem wir am schon erwähnten Polizeiposten erneut „Souvenirs“ abgegeben haben. Nach 70km erreichen wir Hassi Bel Guebbour, die Tankstelle mit dem Polizeiposten, der uns vor zwei Wochen die Weiterfahrt auf der Straße verweigert hat, die wir nun in entgegengesetzter Richtung gefahren sind. Kurz vorher halten wir an einer warmen Quelle, an der wir die netteste Bekanntschaft der Reise machen: Ein deutsches Paar aus Ingolstadt, ca. um die 60, unterwegs mit einem 64er VW Käfer mit Kübelwagen-Portalachsen, der schon 240.000km Sahara hinter sich hat. Die beiden sind unglaublich!

Anschließend baden die meisten in der heißen Quelle, was unglaublich gut tut. Sauber und mit frischer Wäsche essen wir zu Abend.

So langsam sehne ich mich nach mehr Privatsphäre, mal wieder in Ruhe irgendwo sitzen und lesen.

8. Dezember

Die Nacht war saukalt, Ratri hat Eis auf ihrem Schlafsack und Gisis Zahnputzbecher ist festgefroren. Wer schleppt eigentlich einen Zahnputzbecher durch die Sahara?

Ein Bad in der heißen Quelle wärmt wieder auf, auch meine Füße.

Wir tanken in Hassi Bel Guebbour, die Tankwarte fotografieren sich dabei auf und mit unseren Moppeds. Wir fahren wieder in den Großen Östlichen Erg, passieren zwei Polizeiposten, von denen sich die eine Besatzung an unseren MAN erinnert und wieder unsere Listen will. Der Chef ist wie immer in Trainingsanzug und mit Badeschlappen unterwegs, scheint eine Dienstvorschrift zu sein.

Etwa 100km vor Hassi Messaoud und ziehen erstmal die Schrauben vom Träger des MAN nach, teilweise fehlen sie auch schon. Dann fahren wir etwa 2km in die Dünen des Erg, um uns auszutoben und einen Lagerplatz zu suchen. Ratri steigt auf einen Dünenkamm, der Rest tollt mit allen verfügbaren Fahrzeugen durch den Sandkasten. Ich mache es mir relativ schnell

gemütlich, nach 2000km Piste ist mir nicht nach Austoben, eigentlich freue ich mich schon auf die nächste richtige Motorradtour ohne so viel Vollgas.

Die Moppedfahrer finden einen gut erhaltenen Mähdrescher mitten in den Dünen (?), dann kommt Klaus' großer Auftritt. Er erklimmt einen kleinen Hang, verschwindet kurz und donnert dann zurück über die Kante. Das Geräusch, das der MAN von sich gibt, lässt nichts Gutes erahnen und tatsächlich sind zwei Längsstreben am Koffer gebrochen, allerlei heftig verbogen, die Regale sind durch die Grundplatte geschlagen und der Boden im Koffer sieht aus wie eine Berg- und Talbahn. Der MAN sollte ohnehin verkauft werden, da der Zweiachser sich im harten Gelände nicht bewährt hat, nun droht auch dem Koffer das Aus. Der Wagen sollte aber noch fahrtüchtig sein und es bis Tunis schaffen, meint Klaus - wir werden sehen.

Ratri zeigt mir, wie schön der losgetretene Sand von den Dünen rutscht, fast wie Wasser oder etwas höher viskoses, wellenartig und mit Gegenwellen. Dabei hört man, wenn gerade kein

Mopped röhrt, ein Rauschen wie von einer weit entfernten Brandung.

Später am wärmenden Lagerfeuer hören wir Musik und sind bester Stimmung, nur Klaus ist etwas nachdenklich ob seines wilden Ausritts. Als Andre vom Toilettengang zurückkommt richtet er Thomas aus, er solle Gisi beim Zelt suchen behilflich sein, die sich wohl in der Düne vertan hat.

9. Dezember

Neuer Kälterekord in der Nacht – selbst das Abwaschwasser im Topf ist eingefroren. Nur gut, dass die Kälte so trocken ist. Trotzdem bewege ich mich mit meiner Kombination aus Schlafsack mit Fleece-Innensack an der unteren Grenze des Komfortbereichs und bekomme meine Füße nicht mehr warm. Ratri geht es in ihrer Zwei-Schlafsack-Konstruktion gut.

Wir haben beschlossen, noch einen Tag in den Dünen zu bleiben. Klaus möchte den MAN etwas grade biegen, außerdem haben wir ohnehin genug Zeit. Wir verbringen den Tag mit nützlichen Kleinigkeiten. Ratri wäscht ihre Haare und schmutzige Wäsche, ich reinige die Trinkflasche und Blase des Rucksacks mit Kukident und spüle meine Schutzbrille, die bei der letzten Tankaktion einen Schwall Benzin abbekommen hat.

Einige Moppedfahrer toben sich noch mal richtig aus, Klaus holt einige verwertbare Teile vom Mähdrescher und versucht den Koffer wieder hinzubekommen. Schließlich stabilisiert ein Stück Stahlseil von der Winde den Koffer, das mitten

im Gang vom Wagenheber des MAN hochgedrückt wird. Um Last zu sparen wird die SHC wieder heruntergelassen und wir bauen Tank und Sitzbank wieder an. Als Ratri den Benzinahn öffnet läuft Sprit aus dem Vergaser. Ich zerlege ihn ehrgeizig und reinige zusammen mit Bertl die Schwimmerkammer, dann geht alles wieder.

Ralph hat vom Mähdrescher eine Getriebeabdeckung mitgebracht, die hervorragend als Rodelschlitten funktioniert. Dünenrodeln ist die Attraktion des Nachmittags. Nach dem Essen gibt es wieder ein Lagerfeuer – es ist saukalt.

10. Dezember

Ein blöder Tag. Wir fahren aus den Dünen des Erg und machen noch einige Filmaufnahmen. Ralph reitet auf dem Rodel hinter dem LKW. Ratri hat Probleme mit der SHC, trotz Vergaserreinigung geht die Drehzahl nicht herunter.

Auf dem Weg nach Norden ist es ziemlich kalt, als wir in Hassi Messaoud in der Polizeikontrolle stehen, ist Ratri kaum ansprechbar. Die Polizisten stellen sich etwas penibel an, holen ihren Chef, das dauert, und nach fast 1 Stunde dürfen wir endlich weiterfahren. Etwa 80km vor Touggourt kann ich nicht mehr mit ansehen, wie Ratri sich mit der schmerzenden Gashand quält, und halte an. Die SHC kommt an das Notanhängesystem, Ratri ins Auto. Sie ist natürlich unzufrieden mit sich, aber mehr Quälerei muss jetzt nicht sein.

In Touggourt halten wir, einige wollen telefonieren, I sa holt Baguettes. Sofort werden wir von Kindern umringt, doch aus den netten Fragen und mal anfassen wollen werden recht unverschämte Annäherungen und der Versuch, die Taschen auszuräumen. Als wir fahren fliegen

Steine, genau so im weiteren Verlauf der Strecke. Algerien zeigt sich am letzten Tag von seiner unfreundlichen Seite. Ich kassiere einige Treffer am Mopped und an den Protektoren, nicht aber am Körper. Warum uns das heute so massiv trifft und wir auf der Hinfahrt verschont wurden verstehen wir nicht.

Hinter Touggourt finden wir keinen Lagerplatz. Eine kleine Straße bringt uns zu einer Oase und auch da fliegen Steine. Wir beschließen, bis vor El Oued zu fahren und da zu lagern, wo wir vor drei Wochen waren. Wir fliegen durch die Nacht, um uns herum chaotische Überholmanöver. Auf der Hinfahrt war die Straße leer, evtl. lag das am Ramadan.

Als wir völlig durchgefroren vor El Oued ankommen ist der Platz schon besiedelt von einigen Einheimischen, die vor Allahs Augen bei Dunkelheit in die Dünen geflüchtet sind, um kräftig zu trinken. Wir bauen in Windeseile das Zelt auf und kochen Chili, danach geht es in die Schlafsäcke.

11. Dezember

Schnatter, zitter... -5°C bei Sonnenaufgang!

Nach hitziger Diskussion über das Vorgehen bei Steinwürfen setzen sich Viktor und ich durch und wir versuchen wie auf dem Hinweg die langsam-fahr-und-winken-Taktik. Wir haben Erfolg, trotz Schulschluss und vielen Kindern kein Kiesel.

Die Grenzformalitäten ziehen sich, insgesamt 3,5 Stunden füllen wir Karten aus und kämpfen uns von einem Beamten zum nächsten. Gegen 16.30Uhr sind wir wieder in Tozeur auf dem Campingplatz. Der schwarze Nissan muss in eine Werkstatt, die Kupplung trennt nicht mehr. Wir wollen ohnehin einen Tag hier bleiben, da wir immer noch Zeit gut haben. Wir versuchen, die Flüge auf Samstag umzubuchen, ich rufe Anja an, da die Lufthansa-world-wide-Nummer aus Tunesien nicht funktioniert.

Ich dusche mit ungefähr 0°C kaltem Wasser –
buah !!!

So langsam neigt sich der Urlaub dem Ende zu.

Die Stadt und der Campingplatz sind gegenüber der Ramadan-Zeit kaum wiederzuerkennen. Selbst auf dem Platz stehen überall Einheimische und trinken Bier.

In punkto Bier schließen wir uns an!

12. Dezember

Ein Tag in Tozeur. Die Nacht war vergleichsweise mild, am Morgen nerven die Moskitos. Wir fahren in den Sahara-Zoo, der sehr nett ist.

Anschließend gehen wir Essen und schon ist der Tag wieder fast zu Ende. Auf dem Campingplatz schreiben wir noch Postkarten und ärgern uns über die Mücken.

Heute Abend gehen wir mit der ganzen Gruppe Essen. Das Restaurant ist schön und das Essen lecker, gegen 21Uhr sind wir wieder auf dem Campingplatz und legen uns schlafen.

Die nacht ist fast lau, obwohl es sternenklar ist. Eine schöne Abschiedsnacht, morgen geht es nach Tunis in den Hafen, je nach Wetter und Laune schlafen wir im Hotel oder auch nicht und am Samstag fliegen wir nach Hause, so fern uns die Lufthansa einen Tag früher mitnimmt.

13. Dezember

Früh raus mit Musik und ab auf die Straße. Bis Tunis sind es 430km und als wir gegen 16Uhr im Hafen ankommen schmerzt mein Hinterteil nicht unerheblich.

Das Wetter ist gut und der Lagerplatz im Hafen o.k., einige gehen ins Hotel, wir schlafen ein letztes mal open air.

14. Dezember

4Uhr morgens ist Schluss mit Nachtruhe, der Typ, der uns vorher schon umschwärmt und sich hinter der Palme versteckt hat, flüchtet, nachdem er beim Abtransport von Rucksäcken ertappt wurde. Der rote Nissan ist aufgemacht worden, es stehen Rucksäcke hinter dem MAN, auch meine Jacke liegt dort. Es fehlen Katrins Dokumente (Impfpass, Führerschein), ihre EC-Karte und das Handy. Aus meiner Jacke fehlen die Moppedschlüssel, die Mütze und eine Münze algerischer Dinar. Isa wurde eine Sonnenbrille aus ihrer Schlafsackhülle geklaut, 10cm neben ihrem Kopf.

Wir suchen fluchend alles ab, finden aber nichts. Auf einem ausgedehnten Streifzug finde ich die Wache der Hafenspolizei, der Chef spricht gut Englisch und nimmt mich mit zum Lager, nachdem er die Beschreibung des Diebes per Funk weitergegeben hatte. Katrin und ich fahren nach der Ortsbegehung wieder mit zur Wache und geben unsere Personalien an, uns werden auch schon zwei willkürlich verhaftete präsentiert, die wir aber nicht identifizieren können.

Wieder am Lager teilt der Polizist uns mit wir müssten noch zur Wache von La Goulette und wir landen, nachdem wir erst wieder auf der Wache waren, die nicht zuständig ist, wieder dort, wo wir schon vor vier Wochen waren. Die müden Beamten bieten uns an um 8Uhr wiederzukommen, dann könne die technische Polizei am Wagen Fingerabdrücke nehmen. Das sei aber alles eine lange Prozedur, also verzichten wir.

Bei Helligkeit entdecken wir Katrins Dokumente und EC-Karte auf dem Tritt des MAN und meine Mütze und einen der Schlüssel sowie den Dinar hinter einer Hecke. Es fehlen effektiv nur das Handy und die Sonnenbrille sowie die Ersatzschlüssel der DRs, die wahrscheinlich auch herumliegen, die wir aber nicht finden.

Gegen 11Uhr bringen uns Lothar und Christian zum Flughafen. Viktor hat für heute gebucht, wir fragen am LH-Schalter freundlich nach, ob wir mit dürfen. Die Dame serviert mich unfreundlich ab, der Flug sei überbucht und Umbuchen ginge ohnehin nicht. Ich versuche es beim Check-In, die Angestellte dort ist schon zuversichtlicher, verweist mich aber wieder an den Schalter. Dort

werde ich so unverschämt angefaucht, dass ich den Chef verlange. Die Chefin erklärt mir, es bestehe schon eine Chance, die Gebühr betrage aber 80€ pro Ticket. Stinksauer fahren wir zurück nach La Goulette, spielen erst mit dem Gedanken, ein Hotelzimmer zu nehmen, entscheiden uns dann aber aus Solidarität für eine weitere Nacht (-wache) im Hafen.

Wieder in La Goulette gehen wir erst mal kräftig Essen, ein Brik mit Meeresfrüchten, Scampi in Sahnesauce, ein Entrecote und Lammkoteletts, dazu Bier. Anschließend lasse ich mir beim Friseur meinen vier-Wochen-Bart abrasieren, was ungewohnt aussieht, vor allem, weil mir der gute Mann noch Haargel und einen Seitenscheitel verpasst. Als eine Mischung aus Michael Douglas und Hans Albers verlasse ich perfekt rasiert den Laden und strubbele mich erst mal ordentlich durch.

Zwischenzeitlich hat Katrin in ihrem Rucksack auch noch unsere Ersatzschlüssel gefunden, damit haben wir bezüglich des gestrigen Diebstahls 100% Wiederbeschaffungsquote.

Zum Abendessen gibt es Tintenfisch (frisch) mit Reis.

Wir halten die erste Wache bis 2Uhr, dann folgen vier Teams à 1 Stunde bis 6Uhr. Für uns heißt das nach getaner Arbeit 4-5 Stunden Schlaf ohne Unterbrechung und Diebe. Das Gefühl erinnert an Genua im Juni 2001, nur kälter und bis auf einige neugierige Katzen ruhiger. Keine Menschenseele lässt sich in der Nähe blicken, lediglich die Steingutverkäufer machen sich durch häufige Ab- und Anfahrten verdächtig. Evtl. trauen die aber auch uns nicht über den Weg.

Gegen 1.30Uhr etwas Regen und wir räumen alles so gut wie möglich unter die Fahrzeuge. Um 2Uhr ist Wachablösung und wir verkriechen uns unter der Gemeinschaftsplane und schlafen.

15. Dezember

Rückreise. Um 1Uhr fahren wir zum Flughafen und stellen uns als erste am LH-Check-In an. Wir verlassen wehmütig Afrika, passieren die verschneiten Alpen, landen um 17Uhr an Frankfurt und werden von Gerd und Sybille abgeholt.

Um 20.30Uhr sind wir in Ummendorf und wollen am liebsten gleich wieder los.