

Dienstag, 23. Oktober 2007

Aufstehen um 6.30. Noch ist Sommerzeit – die vom Begriff her aber nicht mehr so recht passen will – es ist noch dunkel, mit einer ungewöhnlich scharfen Kälte. Ich entscheide mich für ein kariertes Hemd aus grobem Stoff, eine schwarze Jeans - die ich nun die ganze Woche tragen werde - und schwarze, hohe, feste Lederschuhe mit Gummisohle. Dazu eine schwarze Jacke im Sacco Schnitt. Nach dem Frühstück scanne ich noch ein paar Kollektionsteile und sende sie per Mail an meine Kundin in Laupheim, lege den Koffer mit den Bellido Damengürteln ins Auto und meinen schwarzen Diesel Rucksack. Er ist heute mein Handgepäck und wird diese Woche mein ständiger Begleiter sein – mit Trinkflaschen, Erste-Hilfe-Kissen, Werkzeug, Taschenlampe, Messer, Kompass, Taschentüchern und Einigem mehr. Die gesamte Ausrüstung habe ich mit dem LKW verladen und sie ist schon in Tunesien. Termin in Ulm, ich nehme die Fähre, bleibe im Auto sitzen und lese Zeitung. Wie immer habe ich 15 Minuten Zeitreserve eingeplant, brauche sie nicht und nutze sie für einen heißen Espresso im Cafe „W“ Den werde ich in Tunesien nicht bekommen, der „Café arabic“ dort ist meist nur lauwarm, bestenfalls warm.

Modehaus Walz, angenehmes Haus, liebenswerte und unterhaltsame Kundin, guter Auftrag. Order heute nicht im großen Vorlageraum über den Dächern von Ulm sondern in einem großzügigen Büro. Ich breite die Gürtel einfach auf dem Boden aus. Genügend Zeit und Ruhe für Austausch und Gespräche. Noch ein Espresso im „W“ dann weiter zum nächsten Termin. Eine Kolonne von Ulm nach Stuttgart, aber sie läuft. „Astis“- von der Fläche her die kleinste meiner Kunden. Draußen ist es noch immer kalt und windig, jetzt dazu Regen. Noch ein paar geschäftliche Anrufe, dann schalte ich das Mobiltelefon aus und fahre zum Flughafen. Zum ersten Mal in dieser Woche habe ich genügend Zeit.

Ich frage beim Check in ob ein zwei Zentimeter langer Schraubendreher und ein kleiner Imbusschlüssel im Handgepäck sein dürfen. Nein, ich muss die beiden Teile wieder ins Auto bringen, oder den Rucksack als Gepäck aufgeben. Sie bleiben hier. Ich hatte noch kein Mittagessen, entscheide mich fürs „Pizza-Hut“. Ein Stück Salami-Pizza dazu Cola. Danach fällt jede Anspannung von mir ab, ich befinde mich müde. Bei der Handgepäckkontrolle wird mit großem Interesse das Auspuff-Endstück begutachtet, das ich dabei habe – sieht auch wirklich zu verdächtig aus auf dem Röntgenbild. In der Abflughalle scheine ich der einzige Motorradfahrer zu sein. Warum mich der Anblick einer studiogebräunten, geschminkten, dauergewellten, blondierten Enddreißigerin mit 34er Figürchen im Tina Turner Look - mit Begleiter im Lagerfeld-Style mit Sonnenbrille und Goldkettchen - nervt weiss ich nicht. Das Flugzeug ist nicht ausgebucht, nur die Hälfte der Plätze sind belegt. Ich sitze alleine über der rechten Tragfläche am Notausgang und bin dankbar, dass die Mitarbeiterin der Air-Berlin beim Check in meine Größe wortlos zur Kenntnis genommen hat. Der Flug geht nach Süden, die Sonne im Westen unter, die Jalousie ist defekt und ich bastle aus der Speisekarte und der Sicherheitsanweisung einen Sonnenschutz. Wir überfliegen die Churfürsten die ich deutlich erkennen kann. Auf diesem Flug gibt es nur einen Sandwich, warmes Essen nur gegen Aufpreis. Dazu Kaffee oder kalte Erfrischungsgetränke. Ich stelle fest, dass ich meine Uhr im Auto liegen ließ und ein Kugelschreiber gibt schon jetzt den Geist auf. Um mich herum nur junge Paare, knutschend oder Händchen haltend.

Ankunft. Anstehen zur Passkontrolle. Das dauert mindestens eine halbe Stunde in Djerba. Sehe niemand in der Halle und gehe erst Geld wechseln, für 90.-€ bekommt man etwa 150(000) Tunesische Dinar. Die „Tausend“ werden schon weg geschwiegen, was die Sache einfacher macht. Als ich zurück komme entdecke ich eine sportlich attraktive Frau, Mitte dreissig, etwa 165 cm groß. Glatte halblange Haare mit rötlicher Tönung, schlankes Gesicht, sympathische kleine dunkelbraune Augen, im „Team Hinterreiter“ T-Shirt. Sie stellt sich vor: Claudia. Danach kommt sofort Peter auf mich zu, der mich sogleich erkennt. Sie haben den Nissan Pick-up vor der Halle geparkt, darin mein Gepäck. Die große rosa Fornarina-

Stofftasche und die schwarze Diesel Nylon Tasche. Beides Souvenirs von gescheiterten Kollektions-Einführungsversuchen. Wir tauschen uns aus. Claudia sitzt hinten und scheint aufmerksam zuzuhören. Ich erfahre, dass die anderen erst um 01.30 Uhr aus Wien kommend landen werden. Die Fahrt zum Hotel dauert etwa 30 Minuten. Das Hotel heißt „Jasmina“ eine große Anlage mit Zufahrtkontrolle, die ich noch von meiner ersten Reise kenne. Ich habe gerade noch Gelegenheit im verlassenen Speisesaal etwas vom geplünderten Buffet zu essen bevor es abgeräumt wird. Hier kommt auch Edi dazu, der während der Tour mit dem Nissan-Pick-Up die Tour begleiten wird. Ich vermute, dass er 30 Jahre alt ist, er ist sehr schlank, schmal und trägt die Haare ganz kurz. Peter geht um 21.00 Uhr ins Bett, er will „vorschlafen“, er muss nachts die anderen abholen.

Das Hotel Jasmina ist eine Mischung aus zusammenhängenden Appartements im Hauptgebäude und freistehenden kleinen Gebäuden mit Innenhof im Gartengelände zum Meer. Darin sind jeweils unterschiedlich große Unterkünfte. Wir haben heute ein merkwürdiges Appartement. Ein Vorraum mit drei Türen: Zwei Zimmer mit Doppelbett und dazugehörigem Bad und ein großer Raum mit 4 Betten und einer Kommode ohne Bad. Die beiden Zimmer sind schon mit je einem Schlafenden belegt, ich teile mir mit Edi das 4er-Zimmer. Auch er will vorschlafen. Um 21.00 kann ich aber noch nicht schlafen.

Es gibt im Hauptgebäude eine kleine Bar, in der nichts los ist, und eine Große mit Animation. Etwas schäbig, heute auch die Gäste. Entwürdigende Animation. Dickbäuchige Männer die mit freiem Oberkörper, geschmückt mit künstlichen Blumengirlanden um die Wette tanzen sollen, Liegestützen machen, 5 Bier ex trinken oder so viele BH's wie möglich von den weiblichen Gästen ergattern sollen. Bemerkenswert beim BH einsammeln finde ich, dass die Höflichen, Zurückhaltenden die meisten erhalten, der frechste, posierende mit freiem Oberkörper nur aus Mitleid am Ende Einen. Der Animateur ist ein großer magerer französischer Typ mit schmalen nach vorne hängenden Schultern, leicht gebeugtem Gang und schleppendem Schritt. Sein Gesicht ist ebenso schmal und lang, er wird knapp 40 sein und hat sich mit einem nachsichtigen, nicht zu vertreibenden Dauerlächeln versehen, das auch einem Seelsorger stehen könnte. Ich trinke Bier. Die Gäste sind entweder ungepflegt, nachlässig gekleidet, übergewichtig, deutlich vom Herbst des Lebens gezeichnet, oder vom Alkohol oder den Zigaretten, von der Sonne gegerbt oder auch alles miteinander. Mitten drin sitzt dauergrinsend ein ausgemergelter Klaus Kinski Typ regungslos im weißen Doppelripp Unterhemd, eine dralle Blondine verwöhnt sich mit einem schlanken jungen Tunesier. In den Tanzrunden tanzen die Frauen. Die Männer schauen entweder zu oder blamieren sich beim Versuch locker mit zu tanzen. Es gibt hier tatsächlich die Frauen, die so weit vom mitteleuropäischen Schönheitsideal entfernt sind, dass sie in der Heimat kaum auf die Chance hoffen können, begehrt zu werden und nach Tunesien reisen, weil es hier Männer gibt, die sich darum kümmern. Das ist offensichtlich. Ob gegen Entgelt oder gratis weiss ich nicht. Nach einer Stunde gehe ich zur Unterkunft, und versuche mich geräuschlos ins Bett zu legen, was gründlich misslingt. Das Bett quietscht bei jeder Bewegung in etwa so wie ein Esel schreit und ist dazu noch einige Zentimeter zu kurz für mich. Eine Bettdecke gibt es nicht, nur das im Süden obligatorische Leintuch mit einem Betttuch darüber. Ich schlafe aber trotzdem ganz gut ein, und wache nur kurz auf, als Edi aufsteht, um die anderen zu holen, oder wenn ich mich im Schlaf drehe. Mir gefällt das Jasmina trotzdem, auch weil es eine Bühne ist, die mir nichts abverlangt.

Mittwoch, 24.Oktober, 1.Tag

Gegen Morgen friere ich leicht, weil die Überdecke weggerutscht ist. Um 06.30 stehe ich auf und verlasse sogleich das Zimmer um Edi nicht zu wecken. Meine Brille nehme ich mit, ich muss noch das Glas tauschen. Im Frühstücksraum sind um diese Zeit nur zwei Männer und an einem anderen Tisch eine Frau. Ich frage die Beiden einfach, ob sie zur Hinterreiter Gruppe

gehören – ja - und frühstücke dann mit ihnen. Das Buffet unterscheidet sich von den Europäischen Hotels: Schafskäse, eine rote Wurst in Scheiben geschnitten, Tomaten, Baguette, Butter, Feigenmarmelade, Croissants und ähnliches Gebäck, Milch Kaffee und Tee sowie eine süße orangefarbene Flüssigkeit die Orangen- oder Multivitaminsaft suggerieren soll. Nebenbei tausche ich das Brillenglas, was mir heute etwas Mühe bereitet. Anschließend gehe ich wieder zur Unterkunft.

Edi ist nicht mehr im Bett, und ich kann beginnen, meine Ausrüstung zu ordnen und umzupacken. Ich bin unentschlossen, das ist mein Problem. Das letzte Mal war es kalt und regnerisch, heute könnte es aber auch heiss werden. Um den Rucksack zu entlasten möchte ich einen Teil der Ausrüstung in der neuen Hecktasche unterbringen, von der ich aber noch gar nicht weiss, wie ich sie befestigen kann. Nach dem Frühstück schleppe ich die schwere Ausrüstung zum Hotelvorplatz. Es ist sonnig und warm. Bin früh dran. Die Motorräder sind schon ausgeladen und stehen hinter dem Hotel aufgereiht im Wirtschaftsbereich. Ziemlich orange das Ganze. Ich zähle 13 orange KTM, 2 Yamaha, 1 rote Honda, eine weisse Husqvarna und meine Suzuki mit ihrem hellen gelb wie ein Kanarienvogel dazwischen. Unter den KTM ist eine ältere 300ccm Zweitakt und eine über 200 Kilo schwere LC4 Reise-Enduro mit 30Liter Tank. Eine der Yamaha ist eine weisse, ebenfalls schwere Luftgekühlte 600er mit grossem Tank, die andere ein blaues Wettbewerbsmodell mit Zulassung. Die Honda ist eine 250er, die Husqvarna ist schon älter, das Modell kann ich nicht erkennen. Nur die 600er hat ein Deutsches Kennzeichen, alle anderen sind aus Österreich. Die Suzuki springt erst nicht an. Ich schiebe sie nach vorne. Nach dem achten Versuch – kurz bevor die Batterie leer gewesen wäre – läuft sie. Die Montage der Hecktasche gelingt. Dann tausche ich noch das Endstück. Hier kann ich mit dem offenen, lauten fahren. Ich stelle fest, dass ich der Einzige bin, der Straßenreifen aufgezogen hat, alle anderen fahren Geländebereifung. Ich hatte mich für die Mischbereifung entschieden, weil wir erst 200 Kilometer Straße fahren werden. Die Geländereifen sind im Tatra, die Montageeisen habe ich in der Hecktasche.

Als alle fertig sind starten wir. Ziemlich laut. Kurz nach dem Hotel gab es fast eine Karambolage, weil die Kolonne unvermittelt stoppt und der Fahrer der LC4 das zu spät sieht. Bei etwa 18° fahren wir gegen einen teilweise scharfen Wind, der von schräg vorne kommt. Wir haben 225 Kilometer Straße vor uns. Ich bin ausgeruht, hellwach und habe fahrerisch keine Probleme. Wir fahren zunächst am Meer entlang zum Festland über einen Damm. Das Gelände zwischen den Hotels und Resorts hier sieht nicht besonders gepflegt aus, weil es kaum einmal naturbelassen ist. Mal ist es mit kleinen Wällen parzelliert, mal liegt Müll darauf, oder ein Haufen Schutt, oder eine verfallene Hütte oder man erkennt dass auf diesem Boden einmal etwas angebaut aber dann aufgegeben wurde. Die Hotelanlagen werden in diese Landschaft hineingesetzt und darin sieht man gepflegte Rasenfläche, saubere Vorplätze, glamouröse Vorfahrten und wehende Fahnen. Unsere Geschwindigkeit liegt zwischen 70 und 100 Km/h. Ich fahre im sitzen wie die meisten. Nach etwa 100 Kilometern beginnen die ersten auf ihren schmalen Endurositzbänken hin und her zu rutschen, und auch ich bemerke meinen mageren Hintern , kann es aber gut aushalten. Stehen ist aber bei dem Gegenwind auch keine Alternative. Schon auf der Straße ist Steinschlag ein Problem. Einmal trifft mich ein Stein am kleinen Finger was sehr schmerzt. Mir wird klar, dass ich hier mit erfahrenen, routinierten Enduristen unterwegs bin, die hungrig auf die Wüste sind.

Mittag: Wir kommen in eine größere Stadt, die zum Zentrum immer belebter wird. Die Gebäude sind ein bis zweigeschossig. In einer Strasse ist eine Autowerkstatt neben der anderen. Das sind überwiegend normale Garagen, gearbeitet wird darin oder davor. Die zu reparierenden Fahrzeuge sind primitiv aufgebockt, moderne Technik ist nicht zu sehen. Unser heutiger Guide scheint die genaue Route nicht zu kennen, und wir müssen uns einen Weg durch ein paar engere Strassen bahnen. Hier sind Eselkarren, uralte Peugeot und moderne Pick up nebeneinander eine Selbstverständlichkeit. Großes Aufsehen erregt unsere Truppe nicht, ich denke die Menschen hier kennen das zur Genüge. Der Fahrer der 250er beginnt zu,

durch ständiges Gasgeben und Wheelis auf sich aufmerksam zu machen. Mir gefällt das nicht. Wir kommen zu einer Tankstelle an der wir alle halten. Im zweigeschossigen Kaufhaus gegenüber ist das Angebot ähnlich wie in französischen Supermärkten. Ich kann Zahnpasta und Bürste von Colgate kaufen die ich vergessen habe und ein Adidas Duschgel, vom dem ich aber noch nicht weiß, ob ich überhaupt Verwendung dafür haben werde. Der Guide kümmert sich um einen Ort für eine Mittagsmahlzeit, wir haben eine halbe Stunde Zeit. Ich setze mich im Schatten des Tankstellendaches am Rand der Straße auf mein Motorrad und beobachte das Geschehen. Es gibt hier eine Ampel und gleichzeitig wird der Verkehr von einem Gendarmen mit Trillerpfeife geregelt. Die meisten Frauen tragen Kopftuch. Mal strenger mal lässiger. Selten eine Burka. Manchmal sieht man aber auch Frauen in westlicher Kleidung, eher selten aber mit offenem Haar. Ich schaue mal auf die Schuhe und Füße. Hier werden Unterschiede deutlich. Ich denke die Kombination aus Augen und Füßen verrät schon viel.

Mittagessen am Rand der Stadt in einem freistehenden, flachen, von außen unauffälligen Hotel-Restaurant am Fuss eines Hügels. Das weitläufige Gebäude hat einen großen Innenhof mit Arkaden und einem Pool. Wir sitzen an einem langen Tisch unter den Arkaden. Das Buffet ist im Inneren aufgebaut. Eine Mischung aus Französischer und Nordafrikanischer Küche. Gut. Zum ersten Mal in meinem Leben esse ich Granatapfel, mit Rosenöl beträufelt, frage was das ist, bekomme aber keine Antwort. Aber meine Tischgenossen wissen auch nicht, was da zum Dessert gereicht wird. Einige trinken Wein und Bier, was mich zu dieser Situation etwas irritiert. Es ist sehr warm und wir haben noch über 125 Kilometer vor uns. Weiterfahrt auf geteeter Straße. Noch immer gegen den Wind, mühsam. Irgendwann

kommen 5 Kilometer Schotterpiste, dann noch mal 5 Kilometer Teer, dann der Grenzposten mit Schlagbaum zum Sperrgebiet. Peter rechnet mit bis zu zwei Stunden für die Formalitäten, aber nach 30 Minuten ist alles erledigt. Ab jetzt nur noch Schotterpiste. Nach 5 Kilometern ein Zuruf von einem nachfolgenden Fahrer der mich nun überholt. Mein Schmutzfänger mit Rücklicht, Blinker und Nummerntafel hängt nur noch an einer Schraube. Ich halte, löse die Kabelverbindungen und

versuche das lose Teil mit Riemen und Kabelbindern auf der Hecktasche fest zu binden, was gelingt. Heinz hat bei mir gehalten und hilft mir. Niemand kommt vorbei, also muss es weiter hinten auch ein technisches Problem geben. Ich fahre weiter, nach zwei Minuten will ich das Teil kontrollieren. Es ist weg. Ich finde es über dem Hinterrad baumelnd. Das Nummern-



schild ist verbogen, das Glas des Rücklichtes durchgescheuert. Ich packe das Teil in den Rucksack. In der Nähe der Stelle, an der ich halte steht 50 Meter von der Piste entfernt eine Art Bauwagen mitten in der Wüste. Ich höre Radiomusik. Wenig später hält dort ein LKW. Ein junger Mann kommt auf mich zu, und fragt ob er seinen Fotoapparat holen darf, um ein Foto mit mir zu machen. Es kommt aber nicht mehr dazu. Die Anderen kommen. Weiter schnelle Fahrt mit Geschwindigkeiten zwischen 80 und 120 Km/h. Die Piste ist breit,

gut präpariert, aus feinem Schotter, zunächst ohne Sandfelder. Man kann auch neben der Piste fahren. Der Untergrund ist sehr gleichmäßig die Landschaft hügelig. Etwa 70 Kilometer. Bei Gesamtkilometer 295 fahren wir rechts von der Piste ab, und errichten neben einem trockenen, aber feuchten, mit Büschen bewachsenen, sandigen Flusslauf das Camp. Der Tatra hält an einer geeigneten Stelle. Dann werden erst alle Gepäckstücke ausgeladen, dabei helfen 4 bis 5 Teilnehmer, dann werden die Tische und Bänke für die Feldküche und zum Essen ausgeladen und aufgebaut. Es ist noch hell aber im Osten steht schon der Vollmond. Es muss bis gestern geregnet haben, es gibt noch sandmatschige Felder in der Rinne. Ich bin zunächst damit beschäftigt die Ausrüstung neu am Motorrad zu verteilen um die Hecktasche zu entlasten. Die Montiereisen und den 24/27er Schlüssel binde ich mit Riemen, Klebeband und Kabelbindern an die Lenkerverstrebung. Darüber spanne ich die Hülle des Prallschutzes, gepolstert mit einem Socken. Kleinteile packe ich in den Rucksack. Nur noch eine gefüllte Trinkflasche und das erste Hilfe Paket sind in der Hecktasche. Dann baue ich das Zelt auf, und richte es ein. Eine „selbst aufblasende“ Isomatte, ein dünner Schlafsack mit Komfortgrenze 0°, die rosa Stofftasche mit der Ausrüstung, die schwarze Nylontasche mit den Kleidern. Ich überlege ob ich die Reifen wechseln soll, bin aber nun zu müde und habe keine Lust mehr. Mir kommt es vor, als hätte ich auf den 70 Kilometern Piste die Hälfte des vorhandenen Profils verloren. Der Reifen hatte etwas über 4000 Kilometer und noch etwa 40% der Gesamtprofiltiefe. Die Sonne geht unter. Es gibt Abendessen. Gemüsesuppe, dann Tortellini, als Dessert Manner-Schnitten in Rum getaucht. „Tiramisu für Arme“ Ich trinke viel Tee und Wasser. Es wird schnell dunkel. Vollmond und deshalb nur wenig sichtbare Sterne. Trinke noch zwei Becher Rotwein und rauche einen angebotenen Zigarillo. Dann bin ich fertig und ziehe mich um 21.00 Uhr zurück.



Donnerstag, 25. Oktober, 2. Tag

Ich schlafe tief und fest bis kurz vor fünf Uhr. Auch andere sind aufgewacht, wie ich an Stimmen hören kann. Es ist kalt. Mein Reißverschluss hat sich bis zur Hälfte geöffnet und ich habe eine kalte Schulter. Ich schliesse ihn wieder und schlafe noch mal ein. Noch vor Sonnenaufgang, in der beginnenden Dämmerung stehen wir auf, frühstücken, und packen zusammen. Ich nehme heute die leichtere Crossausrüstung die eine hohe Durchlüftung hat, weil der Tag warm zu werden verspricht. Ich hatte einmal beklagt, dass in vielen Reisebeschreibungen ganz intime, aber unverzichtbare Details fehlen. Hier also: Wenn man pinkeln muss, geht „Mann“ einfach 30 Schritt und pinkelt eben zur abgewandten Seite. Wie



Claudia - die einzige Frau- das löst weiß ich nicht, aber das geht auch nur sie etwas an. Für den Stuhlgang habe ich mir Feuchttücher mitgenommen, in einem kompakten, wieder verschließbaren Päckchen. Laufe nach dem Frühstück einige Zeit, bis ich außer Sichtweite bin, suche einen Busch oder eine Mulde, gehe in die Hocke und ab in den Sand. Das Ergebnis heute war soweit in Ordnung.

30 Minuten nach Sonnenaufgang fahren wir los. Es ist warm. Die Piste ist zunächst nicht

sehr schwer und nach 16 Kilometern erreichen wir schon den ersten Kontrollposten. Er liegt an der Kante einer Anhöhe. Keine lange Wartezeit, wir füllen die Tanks und dann geht es sofort weiter. Die Piste wird jetzt sandiger. Der Verbrauch steigt. Peter fährt mit dem Tatra einfach zu, Claudia führt heute den Konvoi an, Heinz macht das Schlusslicht, als letztes fährt Edi den Nissan Pick up mit den Benzinkanistern, der Notfalls auch mal ein Fahrzeug aufladen kann. Ein weiterer Posten 50 Meter neben der Piste, ohne Schranke wir warten auf Peter mit dem Tatra, und passieren schnell und ohne weitere Wartezeit. Wir folgen der Piste durch hügeliges aber übersichtliches Gelände. In der Mittagszeit kommen wir an einer hohen Düne



vorbei. An deren Fuss ein paar Palmen, in deren Schatten drei Toyota Landcruiser und zwei Zelte einer Expedition. Hier halten wir zur Mittagspause. In den längeren Pausen lege ich immer meine Schutzjacke ab. Das Longsleeve und das T-Shirt sind unter den Protektoren nass geschwitzt. Ich lege die Teile auf mein Motorrad, meist ist nach 20 Minuten in der Sonne schon alles trocken. Bei den dunklen Shirts sieht man Salzränder. Hose, Stiefel und Knieprotektoren lasse ich an. Die Ladebordwand am Heck des Tatra wird gesenkt und waagrecht auf einer Höhe

von 80 cm gestoppt. Darauf werden die Getränke und das Vesper gestellt. Claudia und Peter richten alles, schneiden Brot, Schinken, Wurst und Käse, legen Tomaten bereit. Man nimmt und isst mit den Fingern. 7up oder Pepsi, Bier oder Wasser. Ich trinke etwas Tee aus meiner Trinkflasche. Die Düne ist etwa so hoch wie die Pyla bei Arcachon in Frankreich. Von der Seite aus, an der wir stehen, hat sie maximales Sandgefälle. Die Steigung möchte ich später einmal nachrechnen. Einige der Jungs versuchen die Düne herauf zu fahren, und sie brauchen einige Versuche, bis es gelingt. Die 250er Honda schafft es überhaupt nicht, sie bleibt wegen mangelnder Leistung nach 2/3 der Steigung stehen. Nach einer halben Stunde haben alle genug und kommen dann auch zum Vesper. Dann Tanks füllen und weiter. Wir kommen zu einem weiteren Posten mit Schranke an dem genau kontrolliert wird. Pass um Pass wird mit der Liste abgeglichen. Die Piste wird schwieriger. „Wellblech“ (von dem ich nicht genau weiss wie es entsteht), dazu mittelgroße Geröllbrocken, dazwischen festgefahrene Platten und Sandlöcher. Man kann auch neben der Piste im Sand fahren, vermute aber, dass ich dort das Tempo nicht halten kann. Also Piste. Ich möchte die Truppe nicht aufhalten. Die Kilometer werden endlos. Ich spüre meine Unterarme. Ich bin zwar kein blutiger Anfänger, aber noch muss ich etwas vom Können, der Erfahrung, dem Mut und dem Selbstvertrauen der routinierten Fahrer mit Kraft und Ausdauer kompensieren. Das hat einen Nachteil. Können, Erfahrung, Mut und Selbstvertrauen ermüden bei erwartungsgemäßen Bedingungen nicht. Kraft und Ausdauer schon. Ich habe noch Reserve, fahre aber schneller, als ich es ohne Gruppe tun würde, ohne meine gefühlte Sicherheitsreserve. Dazu kommt, dass ich als Einziger noch immer mit Straßenreifen fahre, was es auch nicht leichter macht. Noch eine Schranke, eine letzte Kontrolle für heute. Nach der Schranke machen wir Pause bei einem Brunnen. Im Schatten eines Busches habe ich die Gelegenheit ein paar Zeilen zu schreiben. Meine Ausrüstung und Vorbereitung weicht teilweise erheblich von den Anderen ab. Andere haben Gewinde mit Schraubenlack gesichert, haben neue Reifen und Antriebsätze montiert, führen mehr und besseres Werkzeug mit. Auf meine in dieser Hinsicht minimalistische Individualität bin ich nicht gerade stolz. Ich denke dass Individualität nur in Situationen respektabel ist, in denen für alles Notwendige mehr als ausreichend gesorgt ist. Hier in der Wüste ist dafür kein Raum und schon gar nicht in einem Team, bei dem sich stets alle nach dem schwächsten Glied richten werden. Jetzt noch 20 Kilometer. Meine Hände schmerzen

vom ständigen zupacken. Es ist heiß, der Horizont verschwindet im Staub. Zum Stehen habe ich keine Lust mehr, vor allem wegen der Sandpassagen, die ich noch immer lieber im Sitzen im dritten Gang mit Vollgas fahre. Wenn ich von hinten beide Daumenballen fest an den Lenker drücke, kann ich für kurze Zeit meine Finger entlasten. Sehr lange geht das aber nicht. Die Piste wird immer sandiger. Ein guter Fahrer sagt mir, dass ich immer über 60Km/h fahren muss. Dann habe man genügend Auftrieb und müsse nur korrigieren. Heinz sagt in seinem Berner Dialekt, dass das Motorrad nach vorne, und keine Kurve fahren wolle. Bei einfachen Sandpassagen versuche ich es, und es gelingt auch. Bei sehr ausgefahrenen Passagen getraue ich es mir allerdings noch nicht. Ich senke dann immer die Geschwindigkeit, und gebe dann bei etwa 40Km/h im Sitzen Vollgas. Manchmal brauche ich dabei die volle Breite der Piste fahre ungewollt mehrere Spuren, manchmal kann ich mich aber schon ganz gut in der Spur halten.

An einer Stelle sitzt ein Militär LKW in einer Sanddüne fest. Ich stoppe, und komme aber anschließend kaum mehr weg. Ich steige ab, lege den zweiten Gang ein, lasse die Kupplung kommen, gebe Vollgas und laufe neben dem brüllenden Motorrad bis zu einer Stelle mit festerem Grund, steige wieder auf und fahre weiter. Ich fühle mich durch das für mich hohe Tempo gestresst. Der Lohn der Hetzerei: Ich werde schneller, sicherer und besser, aber jetzt lassen bei nach knapp 200 Tageskilometer Aufmerksamkeit und Kondition nach. Ich habe keine Lust mehr. Ich hätte gerne mehr Zeit zum fotografieren, was ich mir allerdings bei dieser Tour nicht erlaube, weil ich genug damit zu tun habe, die Geschwindigkeit der Gruppe zu halten.



Bei (Gesamt)Kilometer 495 erreichen wir eine riesige Düne, an deren Fuss wir das Lager aufschlagen. Höher als die in der Mittagspause. Die starken Fahrer beginnen sofort, sie zu bezwingen und schaffen es nach einigen Versuchen auch. Einfach scheint es nicht zu sein. Die 250er Honda packt es nicht. Es liegt nicht am Fahrer, sondern nur an der Leistung. Ich werde es erst gar nicht versuchen, jedenfalls nicht diese Reise. Der nach meiner Beobachtung stärkste Fahrer versucht die schwere LC4 die Düne hinauf zu fahren, er erreicht damit nicht einmal die Hälfte. Wie auch sonst im Leben. Die Spitze erreicht man nur mit dem richtigen Material und einer optimalen Kombination von Ausrüstung und Können.



Ich baue das Zelt auf und sollte nun das Motorrad überprüfen, mache es aber nicht. Ich bin abgekämpft. Ich ziehe die Schutzausrüstung aus, und ziehe die schwarze Jeans und die Trekking Schuhe an. Oberkörper frei. Eine Fliege krabbelt beständig über meine Rücken, ich bin aber müde genug um das zu ignorieren. Zusammen mit Harald - dem anderen Deutschen - helfe ich Claudia noch beim Montieren einer neuen Kette. Es wird dunkel, Claudia hält die Lampe, ich den Kettentrenner, der Bermatinger versucht von der anderen Seite die Platte des Kettenschlosses gegen die O-Ringe zu pressen. Wir sind dicht beieinander und können uns nicht aus dem Weg gehen. Mein Aroma kann ich nur schwer einschätzen, das Ihre nehme ich deutlich wahr – nach zwei Tagen Sport erstaunlich angenehm. Da könnte sich für mich eine

alte Frage beantworten: Wie das früher gewesen sein könnte, als die Hygiene noch nicht so intensiv und regelmäßig war wie heute. Genauso gut oder sogar besser. Denn die Luft hier ist sauber und es riecht nur der Mensch und sonst nichts – Außer unseren Motorrädern. Ich frage Claudia nach ihrer Motorrad Biografie. Sie erzählt mir, dass sie früher Mountain Bike gefahren sei, mit 30 habe sie dann den Führerschein gemacht und kurz danach ohne Fahrpraxis mit einer Freundin eine Besichtigungsrundreise (Strassenrouten, Tunesien) bei Peter gebucht. Es gefiel ihr, und dann habe sie mit Enduro Training begonnen, und hat nun 6 Jahre aktive Fahrpraxis. Die Kette bekommen wir heute Abend nicht mehr hin. Peter wird das morgen machen. Überhaupt Peter: Ich habe den Eindruck, dass er für jede Situation hier eine Lösung hat. Kein Sprit mehr, Wasser zu Ende, Rad gebrochen, Kette gerissen, Piste verschwunden? Macht nichts. Peter kriegt das hin, zur Not auch unkonventionell. Etwa so: Kamel schwanger, Esel betrunken, die Ziege kräht: Das Kamel wird in die Wüste geschickt, weil es dabei nichts zu helfen gibt, der Esel bekommt noch zwei Schnaps, damit er endlich das Maul hält, die Ziege einen Tritt in den Hintern – und alles ist wieder in Ordnung. Das Essen ist gut und reichlich. Suppe, Salat, in Öl eingelegtes Fleisch aus Italien dazu Kartoffeln und Gemüse, als Dessert ein Bounty. Ich trinke erst einmal zwei Becher Tee und 1,5 l Mineralwasser. Danach noch zwei Becher Rotwein. Die Schnapsflasche lasse ich an mir vorbeiziehen. Es ist nun Nacht, und der Mond kommt im Osten über die Düne. Mit 5 Weiteren erklimme ich die Düne. Das ist schwer nach dem Essen und dem Rotwein. Ich dachte erst, ich sei besonders fit, die anderen sind aber genauso gut oder schlecht drauf wie ich. Nach 2/3 der Höhe krabbele ich auf allen vieren. Ich fühle meine Lungen und bin ziemlich ausser Atem. Die Düne ist so hoch, dass man vom Kamm geschätzt leicht 100 Kilometer oder weiter sehen kann. Von hier aus sehen wir Algerien und Lybien. 20 Kilometer von hier (also in Sichtweite) wurden vor drei Jahren 20 Motorraddtouristen entführt. Eine Geisel starb. Einer erzählt eine Verschwörungstheorie vom US-Amerikanischen Geheimdienst, der wegen Uranerzfunden den Tourismus in diesem Gebiet unterbinden wollte und die Tuareg für die „Entführung“ bezahlt habe. Es ist Vollmond, die ganz Wüste ist in diese Licht getaucht. In der Ferne sieht man in Richtung Süden zwei Lichtergruppen. Eine Militärstation, ein Ölförderung, eine Stadt. Keiner weiß es und es ist auch egal. Einer legt sich mit dem Kopf nach unten auf die Düne um die Bandscheiben zu entlasten, was ihm sichtlich gut tut. Der Rotwein geht reihum, ich nehme lieber Wasser und gehe als Erster wieder hinunter zu den andern. Noch ein paar Bonmots, ein paar Witze und ich gehe ins Zelt und schlafe sogleich ein.

Freitag, 26. Oktober, dritter Tag.

Um 04.00 wache ich auf. Ein starker Wind zerrt am Zelt, und das Überzelt flattert an einer Ecke deutlich. Die Heringe stecken nur im losen Sand und halten kaum. Das Zelt bleibt nur durch mein Gewicht und das der Ausrüstung am Boden. Als ich um 07.00 Uhr aufstehe, ist das Zelt innen trotz dem Netz in den Lüftungsgittern mit feinem Sand bestäubt der sich gleichmäßig über meine Ausrüstung gelegt hat. Ich schäle mich aus dem Schlafsack und muss sofort meine Ausrüstung zusammenpacken um das Zelt zu bergen und einzupacken. Die Luft ist trocken und warm. Der Wind lässt etwas nach, es ist aber noch immer mühsam das Zelt einzupacken. Ich weiß zwar, dass wir noch eine Nacht hier bleiben, aber über den Tag wird das Zelt nicht stehen bleiben, ich werde es besser heute Abend an einer windgeschützten Stelle wieder aufbauen. Ich vermisse die Kopflampe, eine Trinkflasche, und einen Fleece Handschuh. Die Kopflampe finde ich bei den Tischen, dafür fehlt aber die Suppenschüssel. Der Wind wird sie in die Wüste geweht haben, sie ist nicht mehr zu finden. Heute gibt es Spiegeleier mit Speck, Brot, Butter, eine leckere Marmelade, Nutella und Honig dazu Tee und Kaffee. Das Brot ist heute etwas trocken, Peter meint aber ab morgen sei es wieder optimal. Heute ist Freitag, am Mittwoch früh habe ich das letzte Mal geduscht, heute das zweite Mal

die Zähne geputzt. Einen Rasierapparat habe ich nicht dabei. Ich bekomme meinen abmontierten Seitenspiegel in die Finger und schaue hinein. Ein ziemlich gealtertes, faltiges, dreckiges, unrasiertes Gesicht schaut mich an. Ich mache ein paar Fotos von mir, weiss aber noch nicht, ob ich sie der Nachwelt erhalten werde. Besonders erstaunlich finde ich, wie tief sich die Falten um die Augen eingegraben haben. Auch heute Morgen unternehme ich einen kleinen Spaziergang zu einem entfernten Busch und es ist alles in Ordnung. Nach dem Frühstück ist für 2 Stunden freies Fahren an der Düne. Die Jungs toben sich aus. Ich übe nur ein paar Runden, bleibe ein paar Mal ganz fies im Sand hängen, und schreibe dann lieber an meinem Tagebuch.



Um 11.00 Uhr starten wir zu einer Tour. Peter sagt uns, wir sollen Handtuch und Duschzeug mitnehmen. Zwei bleiben im Lager, und wollen einen Ruhetag einlegen. Schon nach 100 Metern will ich eigentlich aufgeben, weil ich in einer Sandverwehung stecken bleibe. Claudia hilft mir heraus. Ich fahre nun mit mehr Gas, und es klappt. Nach ein paar Kilometern links ab



auf eine topfebene Fläche deren Ende man nicht erkennen kann. Ich würde das „Sandsee“ nennen. Die Oberfläche ist aber nicht hart, sondern eine weiche Kruste aus krümeligem Sand, in die das Rad etwas 8 Zentimeter einsinkt. Ab 80 Km/h kommt man unter Vollgas gut drüber, ich wechsele zwischen dem 4. und 5. Gang. Immer Vollgas. Wir halten kurz an einer Stelle, an der es Sandrosen gibt, ich mache mir aber nicht die Mühe eine zu suchen. Nach 5 Kilometern erreichen wir am Rand der Ebene eine kleine, verlassene, verfallene Oase mit ein paar Bäumen. Peter gibt Anordnung

umzukehren, weil wir laut GPS bereits in Lybien sind, was eine Grenzverletzung bedeutet. Er vermutet auch, dass der mit 4 Männern besetzte Toyota, der plötzlich auftaucht, kein Zufall ist. Kurzes Gespräch mit dem Fahrer – wir fahren zurück. Zwei fehlen und wir müssen eine Viertel Stunde warten. Die beiden waren noch bei einer Extratour. Wieder auf die Piste. Entweder Wellblech und Schotter oder ausgefahrener Sand neben der Piste. Ich entscheide mich wieder für die Piste. Wir haben Gegenwind und ich fahre überwiegend im Sitzen. Stehen ist mir bei diesem Gegenwind zu anstrengend. Habe aber ständig Druck auf den Fussrastern, um in Sekundenbruchteilen aufstehen zu können, was oft nötig ist. Zeitweise bin ich der letzte, überhole dann aber zügig einige Fahrer. Wir erreichen einen Posten.

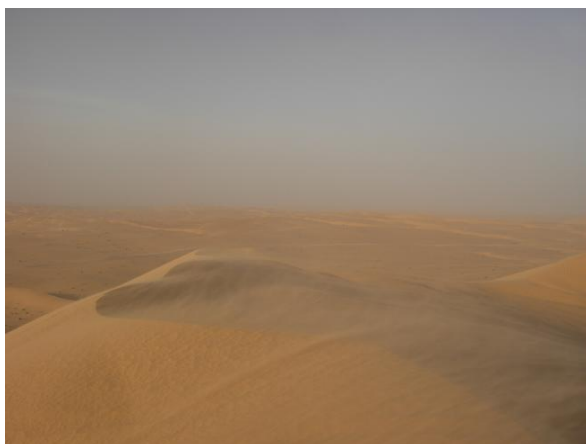
Hier gibt es einen kleinen See, dessen Ufer von schilfähnlichen Gräsern bewachsen ist. Die Ausdehnung kann ich nicht genau erkennen, vermute aber, dass er etwa einen Quadratkilometer groß ist. Der Posten besteht aus einigen flachen Gebäuden die eingezäunt sind. Hier stehen auch höhere Bäume. Zunächst warten wir eine halbe Stunde vor dem Posten. Ich bemerke, dass meine Hecktasche gerissen ist, und ich deshalb eine Trinkflasche verloren habe. Ich



packe den restlichen Inhalt in den Rucksack. Links vom Posten ist von Bäumen eingesäumt ein Café. Hier können wir weiter warten. Ein Winkelbau, dessen Mitte gepflastert ist. Es gibt hier 4 Türen. Eine ist verschlossen, hinter der nächsten befindet sich ein kahler Raum in dem zwei Teppiche und zwei Matratzen auf dem Boden liegen, sowie ein Bettgestell steht – also quasi ein „Hotelzimmer“. Daneben sind „Rezeption“, „Bar“ und „Frühstücksraum“ in einem. Neben der Türe steht ein wackeliger Tisch, darauf eine billige Musikanlage die unablässig und laut orientalische Musik von CD abspielt. Einige Stühle mit schwerem Eisengestell und Schichtholzaufgaben stehen um zwei Böcke, auf denen eine durchgebogene Spanplatte mit Wachstuch als Tisch dient. An der Decke hängen eine nackte Neonröhre und ein still stehender Ventilator. Die Decken sind gemauerte Zylindergewölbe aus rotem Ziegelstein, jeweils etwa 5 Meter lang und 2,5 Meter breit und bedachen jeweils einen Raumteil. Das Café“ besteht aus insgesamt 8 dieser Dächer, die von außen weiß verputzt sind. Hier ist auch eine Art „Theke“, dahinter die Küche. Alle Wände sind von Besuchern voll geschrieben und beklebt. Mit Fotos, Visitenkarten und Zeichnungen versehen. Damit wurde, soweit ich erkennen kann 2001 begonnen. Viele Deutsche Namen, aber auch Französische und Italienische. Die Musik geht mir auf den Wecker, und ich schalte sie einfach aus. Hinter der nächsten Türe vom Hof ist das Bad.



Eine Dusche, ein Stehklo, ein Waschbecken. Wir können hier duschen, was wir dann auch der Reihe nach tun. Wir müssen hier warten, bis die Kontrolle der Papiere abgeschlossen ist, was länger dauern wird, also bestellen wir gekühlte Getränke, die nach einer Stunde gebracht werden und etwas zu essen – Couscous-. Wir sitzen im Schatten und warten. Und warten. Es wird heißer, der Schatten draußen wird rarer und ich setzte mich in die Gaststube und studiere die Wandmalereien. Nach einer weiteren Stunde kommt das Essen. Couscous, aber in der Originalversion. Ganz viel Hartweizengries, daran ganz wenig scharfe, flüssige Sosse, die etwas ein fünftes der Gesamtmenge leicht benetzt, oben auf eine halbe Kartoffel und ein wirklich kleines Stück Fleisch mit Knochen, dessen Herkunft mir unklar bleibt. Schmeckt aber gut. Für unsere von Fleisch und Sosse verwöhnten Gaumen ist das Ganze aber etwas trocken, und kaum einer schafft den Teller leer zu essen. Die Gläser und das Besteck sind trüb, die Teller sind vom Gries bedeckt. Wir haben ja Schnaps im Camp. Und gute Laune. Alles zusammen kostet umgerechnet 7.-€ pro Kopf, einschließlich der Getränke. Die Truppe ist träge geworden. Ich fahre als erster los, habe es nicht besonders eilig, werde bis zum Camp aber nur von zwei Fahrern überholt. Es kommen uns ein paar Quads und Geländewagen entgegen. Ich genieße es mein Tempo fahren zu können. Etwa 70 Km/h. Jetzt haben wir



Rückenwind, und ich fahre im Stehen, auch kurze und mittlere Sandpassagen, die längeren noch immer im Sitzen und im 3.Gang. Senkrecht nach oben ist der Himmel zwar blau, der Horizont verschwindet aber wieder in weißem Staub. Der Wind wird immer stärker. Die Sandverwehungen über der Piste werden immer höher, in der Nähe der Düne bis zu zwei Meter hoch. Ich werde jetzt erst richtig fit, und fahre voll Elan am Camp vorbei. Es waren nur 35 Kilometer. Als wir zum Lager kommen, sind die meisten

Zelte vom Sturm flachgelegt und teilweise beschädigt. Wären zwei der Jungs nicht da geblieben, würden jetzt vermutlich auch einige fehlen. Sie haben die fliehenden Zelte eingefangen und fest gebunden. Bin froh, dass ich meines abgebaut habe. Der Wind ist so stark, dass wir nichts tun können. Alle haben ihre Motorradbrillen auf. Ich sitze erst im Windschatten des Tatra, dann lege ich mich einfach in den Sand neben mein Motorrad und döse. Der Sand ist ohnehin schon überall, dann ist es auch egal wo ich liege. Nach einiger Zeit werde ich von einem Viertakter geweckt. Der Wind hat etwas nachgelassen und die wilden Jungs beginnen wieder, die Düne zu erklimmen. Gegen 17.00 lässt der Wind weiter nach. Ich laufe auf die Düne und mache viele Fotos und Filmchen. Mit fahren werde ich es auch heute nicht versuchen.



Als der Wind weiter abschwächt baue ich im Windschatten eines Hügels das Zelt wieder sorgfältig auf. Einen Teil der Schnüre binde ich zur Sicherheit am Motorrad fest. Auch binde ich erstmals das Überzelt mit dafür vorgesehen Bändeln, die ich vorher noch nicht bemerkte, am Gestänge fest. Ich helfe in der Feldküche Zwiebeln schneiden und höllisch scharfe Peperoni. Danach schreibe ich im Scheinwerferlicht. Es gibt wieder Suppe, dann Spagetti mit Tomatensoße, als Dessert Ananas aus der Dose, auf die ich wegen der Säure verzichte. Obwohl ich die Hände gewaschen habe, werde ich beim Austreten nochmals gründlich an die Peperoni erinnert.

Zwei der Motorräder haben einen Defekt. Die 525 hat keinen Kraftschluss mehr, bei einer 450er lässt sich das Getriebe nicht mehr schalten. Es ist schon dunkel, aber der Wind hat aufgehört. David ist Mechaniker, er beginnt „die Operation am offenen Herzen“. Motorrad auf die Seite legen, Kickstarter und Bremshebel ab, Schrauben lösen, Seitendeckel abheben, Kupplung zerlegen. Es sieht schlecht aus. Er kann es aber soweit richten, dass der Fahrer normal damit weiterfahren kann. Das gleiche bei der 450er. Dort ist aber nur der Schaltbolzen ohne erkennbaren Grund in einer falschen Position hängen geblieben. Kurz bewegt und alles läuft wieder. David hat die gesamte Mannschaft als Publikum und zwei besonders dankbare Teilnehmer. Beifall zum Ende. Um 23.00 gehe ich schlafen.

Um 00.50 startet ein Motorrad unter lautem Gegröle, dreht kurz auf Vollgas fährt kurz – dann erstirbt der Motor. Ich bin aus dem Tiefschlaf gerissen und ziemlich genervt. Das gleich wiederholt sich mehrmals. Bin jetzt richtig sauer. Als ich eine suchende Taschenlampe an meinem Zelt bemerke, ziehe ich mir Jeans und Schuhe an und schaue nach. David nimmt ein



Motorrad nach dem Anderen, fährt sie in die Düne und gibt dann kurz Vollgas, damit sich das Hinterrad im Sand ingrät. Somit stehen die Motorräder senkrecht wie Soldaten im Hang verteilt. Ich finde das im Moment nicht besonders lustig. Sie wollen auch meine, aber daran ist das Zelt festgebunden. Ziehe dann noch den Zündschlüssel ab, verriegle das Lenkradschloss, trinke noch eine Dose 7up und lege mich dann wieder schlafen. Für mich nur 75 Kilometer heute.

Samstag 27. Oktober, 4. Tag

Laut Peter müssen wir heute über 200 Kilometer bewältigen. Wir fahren nach Norden, ich verweigere mir das „zurück“. Also Distanz gewinnen, was vermutlich schnelle Fahrt bedeutet. Die Abfahrt verzögert sich, weil die Fahrer erst die Düne erklimmen müssen, um ihre Motorräder herunter zu holen. Einige haben durch die kurze, feuchtfrohliche Nacht offensichtlich Konditionsmängel. Der Himmel ist wolkenlos, es ist angenehm warm bei



leichtem Wind. Die Fliegen werden lästig. Es werden immer mehr. Sie sind klein und schnell. Nicht so groß und lahm wie Unsere. Eine zu erwischen ist sinnlos. Ich vertreibe sie nur noch, wenn sie ins Ohr, in die Nase oder um den Mund herum krabbeln. Tanks füllen. Getankt wird aus den olivfarbenen 20 Liter Kanistern, die es auf der ganzen Welt gibt. Als Trichter dient eine horizontal geteilte Wasserflasche. Ich prüfe den Ölstand, und bemerke das Minimum. Peter gibt mir einen halben Liter. Als die Sonne über die Düne tritt, fahren wir los.

Jetzt klappt mein Fahren im Sand. Schnell und mit maximalem Vortrieb und dann nur noch leichte Korrekturen. Ich schlingere zwar gelegentlich, lasse mich aber nicht verunsichern. Das Motorrad will nach vorne. (Heinz). Jetzt macht Sand richtig Freude, obwohl ich noch immer mit dem Strassenreifen fahre, der zudem mittlerweile fast abgefahren ist. Der Tag scheint heiss zu werden, der Himmel ist zwar klar, aber der Horizont verschwindet im Staub. Das sieht ähnlich aus wie Nebel am Horizont und so bleibt es den ganzen Tag. Schnelle Fahrt, ich immer bei den Ersten. Die erste Etappe komplett im Stehen und sehr ambitioniert. Bei diesem Tempo muss man pro Sekunde etwa 20 Meter Weg erfassen und beurteilen, zusätzlich manchmal eine Alternative. Sandlöcher, ausgefahrene Spuren, Mulden, Kuppen, Steine, Büschel, Gräben, Rinnen. Entweder ich bin heute deutlich besser, oder aber die anderen besonders lahm – oder beides. Kann mich gut an der Spitze behaupten, was dann auch noch den Vorteil längerer Pausen an den Treffpunkten hat. Mittagspause im freien Gelände, bei einer Anhöhe 100 Meter neben der Piste. Kein Schatten, kein Luftzug mehr. Brot, kalter Fleischkäse mit Vorarlberger Senf, frische Tomaten, Gurken aus dem Glas, ein paar Jungs beissen in die scharfen Pepperoni. Es wird Bier getrunken,



Weisswein, Schnaps. Ich vertrage das nicht solange die Sonne scheint und trinke drei Dosen Limonade. Eine Zeitlang sitze ich im kargen Schatten des Nissan. Zwei Kärntner unterhalten sich dort über Grundstücks Angelegenheiten in der Heimat. Ich verstehe kaum ein Wort. Ich muss überhaupt immer wieder nachfragen. Schnelle Zurufe oder Witze verstehe ich meist überhaupt nicht.

Schnelle Fahrt um 14.15 weiter. Die Piste ist nicht besonders schwer, hat wenig Schikanen. Tempo um die 80 Km/h. Die Luft wird immer trüber und staubiger. Das Gelände wird jetzt hügelig und die Strecke kurvig. Meist kann man die Kurve nicht einsehen, oft Kombinationen aus Kuppe und Kurve mit Sandfeldern, Brocken oder Löchern. Neues Übungsterrain für mich: Kurven. Ich drossle erst Mal das Tempo und taste mich langsam an meine maximale

Kurvengeschwindigkeit heran. Gut so. Der Belag im Kurvenverlauf ist nicht selten überraschend. Ich konzentriere mich voll auf das Fahren. Zuhause ist weit weg und ich denke kaum daran. Seit Beginn der Reise lebe ich ohne Uhr im Tagesverlauf. Nur gelegentlich oder in der Nacht schalte ich mein Mobiltelefon ein (das hier keinen Empfang hat), um zeitliche Orientierung zu haben.

Wir kommen zu einem Brunnen. Das klingt romantisch, ist aber nur eine Ansammlung von Baucontainern, einem defekten LKW, ein paar Bäumen, und einer Pumpe in einem Betonquadrat. Und das dazu gehörende Geräusch. Die Honda hat vorne einen Platten und muss geflickt werden. Zeit für mich zum Schreiben. Ich sitze unter einem Baum im Schatten und freue mich über den Luftzug. Die Fliegen haben mich entdeckt.

Hier wird Wasser in eine Pipeline gepumpt - für eine Ölförderanlage die etwa 20 Kilometer entfernt liegt. Die Pipeline ist aus schichten, schwarzen Kunststoffrohren mit einem Durchmesser von nur etwa 12cm und einer Länge von ca. 8 Metern zusammengesetzt. Eines dieser Rohre führt von einer Abzweigung mit Hahn einfach 30 Meter in den Sand und endet dort. Am Ende ist ein kleinerer Schlauch angebracht. Einer der Arbeiter dort öffnet den Hahn, drei von uns kleiden sich aus und duschen so im Wasserstrahl des Schlauches. Ich habe zu lange geschrieben, als ich komme ist der Hahn wieder zu, und der Druck reicht nur noch, um mir das warme Wasser über meinen Kopf laufen zu lassen. Jetzt nur noch 17 Kilometer. Die Gegend ist nicht sehr reizvoll. Der Tatra mit Peter fährt richtig, wir fahren erst zu weit südlich, und als wir dann rechts aus der Ferne Peter sehen, quer durchs Gelände zu dieser Piste. Hier wird gerade eine neue Pipeline gebaut. 30 cm über dem Boden, in Fahrtrichtung links der Piste. Dort wo sie fertig ist, kommt man nicht mehr so leicht drüber, ich erwische noch eine Stelle, an der die Rohre noch auf dem Boden liegen. Wir kommen zu einer Stelle die mit kleinen Bäumen und Sträuchern bewachsen ist. Hier richten wir uns ein. Am Boden sieht man viel Kamelmist und auch viel Plastikmüll und Schrott. Hier hat es auch viele Fliegen, die in der Dämmerung wirklich lästig sind. In der Ferne sieht man das Gasfeuer der Ölförderung. Ich baue mein Zelt auf einem Sandhügelchen auf, weil hierauf weder Kamelmist noch Müll liegt. Dann setze ich mich zu den Bänken und schreibe etwas. Später möchte ich vor dem Zelt weiter schreiben, was aber wegen der vielen Fliegen nicht möglich ist, und verziehe mich in das Zelt, hinter das Fliegengitter. Ein Genuss! Jetzt ist mir auch klar, warum der Advent in den Bergen so schön ist: Da hat es keine Fliegen. Es waren nur etwa 170 Kilometer heute. Genau kann ich das nun nicht mehr sagen, weil mein Tacho hin und wieder ausfällt. Einen Kilometer entfernt, gibt es eine Verzweigung der Pipeline. Auch hier gibt es ein offen endendes Rohr mit Hahn. Edi kann immer 7 Mann zum Duschen mitnehmen. Drei in der Kabine, 4 hinten drauf. Wir ziehen uns aus, Edi öffnet den Hahn, einer hält den dicken Schlauch und spritzt die Truppe nass. Das Ganze mit einseifen. Das Wasser riecht nach Schwefel und die Seife löst sich nicht sehr schnell. Es nähern sich ein verwilderter Esel und ein zerzauster weißer Hund mittlerer Größe. Die beiden scheinen trinken zu wollen, sind aber doch etwas scheu. Der „Chefe“ der Station kommt mit seinem Pick Up vorbei erklärt uns, dass der Esel und der Hund immer zusammen bleiben und bettelt um ein Duschgel. Ich gebe ihm meines, ich habe noch ein Zweites im Gepäck.

Zu Essen gibt es heute eine extrem leckere Tomatensuppe (mit Nudeleinlage – die restlichen Spagetti von gestern) and der ich mich satt essen könnte, und danach Salat und dann Knöpfle(Spätzle) mit Käse und Apfelmus. Ich bin papp satt. Zum Nachtisch ein Früchtebrot. Edi´s Mutter sei Dank. Trinken: Vor dem Mittagessen war ich kurz austreten. Danach habe ich 5 Dosen Limonade á 0,33 getrunken, 1 Flasche Tee mit 0,5, 1 Flasche Wasser mit 1,5, und dann noch eine Flasche Rotwein mit 0,7. Macht zusammen 4,3 Liter. Als ich um 22.00 Uhr zurückziehe, gehe ich noch mal kurz austreten, drängend und viel ist es aber nicht. Durch den Vollmond und den Staub in der Luft, haben wir nicht jenen überwältigend klaren Sternenhimmel, wie ich ihn von meiner ersten Reise her noch kenne. Schade. Von der Ferne

her hört man das Laufgeräusch schwerer Aggregate. Stört mich nicht mehr, ich schlafe schnell ein.

Sonntag, 28. Oktober, 5. Tag

In der Nacht wache ich auf. Der Wind hat mich geweckt. Er drückt die Zeltwand gegen meinen Körper. Mir ist heiß, der Schlafsack ist heute Nacht viel zu warm. Meine Blase drückt nun doch etwas, ich habe aber Zweifel, ob das Zelt noch steht, wenn ich es verlasse, denn die Heringe stecken nur im lockeren Sand. Also lasse ich es und schlafe wieder ein. Später wache ich nochmals auf. Jetzt ist es absolut windstill. Ich gehe aus dem Zelt – wie immer sicherheitshalber mit Schuhen. Vom Stand des Mondes her müsste es um 03.00 Uhr sein, und schlafe dann weiter bis zur Dämmerung. Mein Hals ist gereizt, ich vermute vom Staub. Ich greife mir nochmals den Seitenspiegel. Die Falten um die Augen sind noch tiefer geworden, der Bart wird länger, er beginnt mich um die Lippen herum zu stören. Interessanterweise wächst er schneller als mein verbliebenes Haupthaar. Der schwarze Dreck unter den Nägeln passt perfekt zu diesem Aufzug. Ich kleide mich an. Slip, Strümpfe, T-Shirt und darüber ein langärmeliges Baumwoll Shirt die ich jeden Tag wechsle. Zum Frühstück trage ich dann immer noch die schwarze Jeans mit den blauen Wanderschuhe, erst später lege ich die Knie/Schienbeinprotektoren an, Motocross-Hose und Stiefel, die Protektoren-Netzjacke und darüber das Crosshemd aus Nylon und die gelben, leichten Crosshandschuhe. Die Stiefel trocknen über Nacht nicht mehr vollständig aus, sind am Morgen dann noch immer leicht feucht und riechen nach feuchtem Leder. Das weiche Wildlederfutter im Fersenbereich hat sich aufgelöst.

Heute gibt es zusätzlich weich gekochte Eier zum Frühstück. Abbau und Einladen sind Routine. Einen Kilometer über das freie Feld, dann auf die Piste. Wir werden zur Oase Ksar Ghilaine fahren. Das war nicht geplant, aber die meisten wünschen es sich, ich auch. Peter führt die Kolonne an, Claudia schliesst ab, dahinter der Pick Up. Kilometer fressen. Es ist trocken, sehr warm – aber nicht heiss – leicht windig. Der Horizont ist wieder trüb, senkrecht nach oben der Himmel wieder blau. Der Wind ist besonders als Seitenwind hilfreich, weil er den Staub, den die Fahrer vor einem aufwirbeln, sofort von der Piste bläst. Irritation nach mehreren Kilometern. Ein Teil der Gruppe scheint einen anderen Weg gewählt zu haben. Wir müssen fast 20 Minuten warten. Heinz fährt zurück und kommt dann wieder. Wir hatten lediglich eine Abkürzung genommen und der Trupp findet sich nach 5 Kilometern wieder. Am Treffpunkt steht das Wrack eines alten Ford Transit Kombi. Genau genommen nur noch die Karosserie. Alles andere wurde abgebaut. Die Türen sind aber noch dran. Zeit für Blödelei. Ein Motorrad rein. Aber nicht durch die Hecktüre sondern umständlich durch die Seitentüre. Jungs rein und aufs Dach. Fotos, weiter.

Ebene Piste aus feinem Schotter, anfangs breit wie eine Autobahn. Hohe Geschwindigkeiten. An einigen Stellen Sandverwehungen über der Piste – eine willkommene Abwechslung durch die Sandhügel zu fahren. Bei einer Verwehung hat der Wind (in Fahrtrichtung) von hinten die Hügel aufgeschichtet. Sie steigen also flach an und fallen dann am Kamm steil ab. Wenn man also einen höheren Sandhügel in der Mitte überfährt, fällt man hinten auch tief. Den letzten Hügel nehme ich mit höherer Geschwindigkeit und kann so ein paar Meter ins Flache springen. Nach 50 Kilometern wird die Piste gefährlicher. Breit, glatt, schnell, aber zwischendurch ohne Vorwarnung ein größerer Stein, eine fiese Kuppe, ein Loch. Ein paar Mal werde ich überholt, und mir fliegen die Brocken um die Ohren. Ich senke dann den Kopf damit die Steine nur das Schild des Helmes und nicht die Brille treffen können. Das bedeutet einige Meter Blindflug zusätzlich zur Staubwand in die man dann kurz hereinfährt. Der „Luftfilter Nase“ ist ohnehin regelmäßig zugesetzt. Zum schnäuzen aber zu trocken. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als den Staub einfach so und ungeniert mit dem Finger heraus zu krümeln. Habe aber wegen dem Tempo keine Stress mehr. Ein paar Mal beschleunige ich

auf 120 Km/h und ziehe an einigen anderen Fahrern vorbei. Kein Problem. Kurz vor dem letzten Kontrollposten sehe ich bei 80 Km/h plötzlich quer über die Piste gezogen einen 1 Meter breiten und 15 cm tiefen Graben. Bremsen geht nicht mehr, nur noch Gas geben. Das Vorderrad kommt gut drüber, der hintere Stossdämpfer schlägt voll durch. In Sichtweite der Grenzposten mit Schranke. Neben der Piste ein eingezäuntes Gelände mit ein paar flachen Bauten. Bin bei den Ersten. Das Feld ist weit auseinander gezogen. Der Wind ist so stark, dass wir unsere Schutzbrillen auflassen müssen. Nach einer Minute sind zwei Soldaten da, einer fragt uns nach der Größe der Gruppe. Mein Französisch reicht um ihm zu erzählen, dass wir 18 Motorräder, ein LKW und ein Pick Up sind. Der Grenzer fragt sofort, ob wir Krombacher Pils dabei hätten. Einer unserer Jungs gibt ihnen Plastikbeutel mit Schnaps, den sie sofort trinken. Die Anderen kommen. Die Grenzer spüren wohl den Alkohol und werden jetzt lästig, fangen an zu schnorren, wollen ein Taschenmesser. Wir füllen noch mal die Tanks. Die Treibstoffreserven neigen sich dem Ende zu. Peter ist richtig sauer wegen dem Schnaps, und gibt Anordnung sofort loszufahren, wenn der Schlagbaum aufgeht. Ich fahre wieder vorne. 20 Kilometer vor der Oase trennt sich die Gruppe. 3 fahren mit dem Tatra, 8 fahren querfeldein, 7 (ich dabei) angeführt von Heinz eine Kombination aus „Feldwegen“ und Querfeldein. Das Gelände hat sanfte Hügel und der Untergrund ist regelmäßig, ziemlich glatt und durchgehend von keinen Büschen bewachsen die in einem Abstand von ca. 1 Meter unregelmäßig zueinander stehen. Die Büsche haben einen Durchmesser von 30 Zentimeter, sind ebenso hoch mit einem unauffälligen, dunklen Olivgrün. In den Senken erkenne ich jedoch auch ein frisches, zartes Grün daran. Wir suchen



uns einen Weg zwischen den Büschen hindurch, manchmal fahren wir kleine Wege. Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 Km/h. Die LC4 läuft heiss und bleibt einfach stehen. Nachdem sie sich wieder abgekühlt hat, läuft sie wieder, bleibt jedoch nach einer Minute – schon in Sichtweite zu einem „Café“ schon wieder stehen. – Weil jetzt der Benzinhahn zu ist. Es sind nun zwar nur noch 7 Kilometer zur Ksar Ghilaine, aber wir trinken hier eine 0,2l Coca Cola die es in Tunesien überall gibt. Hier umgerechnet 3.-€ die Flasche. Hier gibt

es einen Brunnen, und viel Wasser. Offensichtlich kann man das Gelände auch als Camp benutzen. Noch 7 Kilometer flacher aber kurviger und abwechslungsreicher Weg zur Oase. Wir steuern den Platz an, an dem wir vor zwei Jahren Mal waren. Hier steht aber schon eine Gruppe mit einem Mercedes LKW der als „KTM-Racing-Team“ beschriftet ist. Wir fahren direkt zu den Cafés an der Quelle. In der Mitte das Becken der Quelle, aussen herum 2 Cafés mit weißen Plastikstühlen sowie drei Läden. Hier gibt es Klamotten, Postkarten, Filme, Zigaretten und Tonkrüge. Ich trinke erst mal einen Espresso. Es gibt hier einen GSM-Sendemast, einige telefonieren nach Hause. Dann suche ich Peter. Er hat den Tatra nicht weit von der Quelle im Inneren der Oase aber unweit vom Rand auf einem größeren ebenen sandigen Gelände abgestellt, das von Bäumen, Gärten und Wällen eingesäumt ist. Hier ist es etwas windgeschützt, und das Geräusch des Tag und Nacht laufenden Generators ist hier leiser. Mitten auf diesem flachen Gelände steht ein begonnener eingeschossiger,



gemauerter Rohbau mit etwa 200 qm, der als Stall genutzt wird. Fertig wären nur zwei Räume. Daneben stehen zwei weiße Kamele und fressen unerschütterlich von einem Haufen Gras, das man ihnen hingelegt hat. Es ist sehr windig bei etwa 28°. Es gibt hier nicht so viele Fliegen wie gestern. Der Sand ist knapp unter der Oberfläche feucht. Es muss hier geregnet haben. Ich baue mein Zelt auf. Die Heringe halten gut im Feuchten Boden, ich binde das Zelt aber trotzdem am Motorrad fest. Der Wind ist stärker geworden, die Luft milchig vom Sand, meine Augen sind gereizt. Die anderen gehen zur Quelle. Ich bleibe mit vier Weiteren im Camp und schreibe, mache dann ein paar Fotos, ein Anruf in der Heimat.

Als es dunkel ist kommen Peter, Heinz und Claudia mit einigen anderen und wir beginnen das Essen zu bereiten. Es gibt heute Knoblauchsuppe, dazu schlicht Brot, Käse und Wurst. Ein Teil der Gruppe hat sich entschlossen

irgendwo in der Oase zu essen. Wir sind also weniger. Es ist heute Abend harmonischer, leiser, feinsinniger, friedlicher, sehr locker und von beschwingter Fröhlichkeit.

Lagerfeuer. Alte und neue Geschichten – die Besten hat Peter. Ein Buch will er aber nicht schreiben, das würde ihm ohnehin keiner glauben. Die Flasche geht reihum. Wir sind nur noch sechs. Die anderen haben sich zurück gezogen. Gegen Mitternacht beschliessen wir, noch in der Quelle zu



baden. Zum Laufen sind wir zu faul, also nehmen wir den Pick up. Claudia fährt. Über die Düne. Die Beiden hinten drauf tun mir leid. An der Quelle sind die Cafés und Läden noch erleuchtet, es sind aber keine Gäste mehr da, nur noch die Tunesier, die sie betreiben. Wir ziehen uns einfach aus – und gehen nackt ins Wasser. Edi holt noch Zigaretten und Feuerzeug und wir rauchen. Die Blechflasche mit dem Schnaps geht herum. Und es bleibt diese wunderbar friedliche Atmosphäre. Wir lachen viel. Nach einer halben Stunde trocknen wir und mit den T-Shirts ab und fahren die 300 Meter über die Sandhügel zum Camp zurück und sitzen dann noch bis weit nach Mitternacht am Lagerfeuer. Etwa 170 Kilometer heute.

Montag, 29. Oktober, 6. Tag

Um 04.00 wache ich auf. Ein Esel schreit, ein Hund bellt in der Ferne beständig, zwei Hähne krähen um die Wette, einen weiteren Tierlaut kann ich nicht zuordnen – möglicherweise ein Kamel – Eine Eule scheint in der Nähe um Baum zu sitzen. Ich habe Schadelweh und nehme erst mal ein Aspirin. Wasser habe ich mir gestern Abend noch vorsorglich mit ins Zelt genommen. Bier, Rotwein, Schnaps und dann noch Weisswein mit 7up sind keine optimale Vorbereitung für eine lange Distanz. Die Nacht blieb warm, und ich konnte den Schlafsack geöffnet lassen. Am Morgen ist der Himmel klar mit ein paar Schleierwolken. Es ist windstill. Am Horizont im Süden hängen dunkle Wolken. Eine weisse, schöne Hündin kommt zu uns. Ein liebes Mädchen, nahe zu höflich und zurückhaltend und bringt uns freundliche Sympathie entgegen. Ich würde sie gerne streicheln, lasse das aber lieber. Um 09.00 ist es dann schon richtig warm, gefühlt über 25°. Ich kontrolliere den Ölstand, und stelle fest, dass ich vor zwei Tagen falsch gemessen habe, denn es ist deutlich zu viel drin. Die Messung des Ölstandes ist bei der Suzuki etwas kompliziert. 3 Minuten im Leerlauf laufen lassen, dann 3 Minuten warten, dann messen. Die erhöhte Ölmenge scheint nicht geschadet zu haben, aber der Druck muss sehr hoch gewesen sein. Durch die geschlossene Messschraube ist Öl ausgetreten und am Rahmen herunter gelaufen. Die Husqvarna wird verladen, sie hat Probleme mit der Kettenführung. Wir haben heute etwas 220 Kilometer vor uns, zurück nach Djerba. Ein Teil der Strecke ist übles „Wellblech“ Als wir losfahren wollen fehlen drei, die noch in den Dünen

fahren wollten. Wir wissen nicht wo sie sind, Heinz sucht, findet sie aber nicht. Möglicherweise sind sie mit dem Tatra mitgefahren. Wir fahren 15 Kilometer die Teerstraße und müssen dann fast eine halbe Stunde warten bis sie kommen. Wir sind sauer, die drei auch, weil wir nicht im Camp gewartet hätten. Heinz führt wieder an. Neu geteerte Straße. Schon nach ein paar Kilometern müssen wir umdrehen, weil Heinz die Abzweigung übersehen hat. Das ist das tückische hier. Eine Piste wird geschoben oder gerichtet, die Abzweigung einfach zugeschoben. 30 Meter dahinter geht sie dann wieder los. Man sieht nur ein paar Spuren die abgehen. Selbst bei langsamer Fahrt ist die Abzweigung kaum zu erkennen. Ein Schild gibt es nicht.

Mörderisches Wellblech, aber neben der Piste zu fahren ist hier gefährlich. Der größte Teil der Wüste die wir hier durchfahren ist eine Mischung aus Sand und Schotter in wechselnder Größe. Im Flachen krümelig, in dem Anhöhen oder Senken auch mal richtige Brocken. Nicht geeignet für eine schnelle Fahrt. Meine Telegabel steckt bei der gefahrenen Geschwindigkeit das Wellblech nicht gut weg und überträgt die Stöße voll auf die Arme, das Federbein hinten pariert aber sehr gut. Also setze ich mich und lasse die Arme lockerer. Bin froh ein Aspirin genommen zu haben. Schwierigere Streckenabschnitte fahre ich selbstverständlich im Stehen. Ich habe mir angewöhnt die Suzuki ohne Kupplung zu schalten. Dann kann ich beide Hände fest am Lenker lassen. Kein Problem. Die Suzuki hat mit dem offenen Endstück einen unglaublichen Sound, besonders bei hoher Drehzahl im Wechsel von Teillast zu Schub. Da hat sie ein herrlich tiefes und voluminöses sonores Röhren, eher schon ein böses brabbeln, das Souveränität und Stärke vermittelt. Ich spiele damit, wie mit einem Instrument.

Schon nach 15 Kilometern kommt das Café „Latit“ an dem wir kurz halten. Ein kleiner, flacher Bau mitten im Gelände. Hier gibt es Wasser, Arabischer Kaffee und Coca-Cola. Kurzer Halt. Weiter auf Wellblech, es wird aber immer besser. Als wir die Wüste verlassen, und die erste Ansiedlung passieren, wird die Luft schlagartig deutlich kühler. Wenig später erreichen wir die geteerte Straße. Die Brücken sind aber aus Betonplatten. Die nicht immer in einer Flucht zur Straße liegen. Es ergeben sich Vertiefungen und Erhöhungen mit Kanten. Wenn man zu schnell ist, wird man entweder gestaucht oder hebt kurz ab. Vorbei an einer Siedlung, dann durch eine kleine belebte Stadt an einem Berghang. Hier erregen wir kein Aufsehen. Anschließend eine herrliche, schmale, gut geteerte kurvige Straße über einen Höhenzug in ein dahinter liegendes Tal, dem wir folgen. Wir fahren kurz zu einem „Speicher“ auf einem Berg. Ein Platz mit etwa 50 Meter Durchmesser umbaut von lauter kleinen Kammern von etwa 10qm, auch übereinander und mit Treppchen zum Platz, die meist mit einer Tür verschlossen sind. Ein Teil ist verfallen, ein Teil leer, ein Teil verschlossen, oder sogar bewohnt. Das „Café“ hier ist heute geschlossen, Wir fahren weiter. Im Fuß des Tales zwischen Schroffen, aber nicht allzu hohen Felsen kommen wir in die Tiefebene, durchfahren noch eine kleine Ortschaft. Die Straße ist meist flach und gerade. Medenin kündigt sich durch Müll in der Landschaft an. Wir fahren ca. 90Km/h und die Ersten beginnen schon wieder auf ihren Sitzbänken hin und her zu rutschen. Wir erreichen die Stadtgrenze. Die Straße ist breit, die Bebauung zunächst lückenhaft, zum Zentrum hin dichter und höher. Auf dem Land sind die Gebäude meist nur eingeschossig, hier in der Stadt meist dreigeschossig. Wir tanken an einer für unsere Begriffe normalen Tankstelle, alle auf eine Uhr. In der Vorstadt stehen vor manchen Hütten und Häusern auf Stühlen oder Tischen Plastikflaschen, Kanister, seltener mal ein kleines Fass mit Treibstoff. Da könnte man auch tanken – Nebenerwerbs Tankwarte - weiß dann aber nicht so genau



was man bekommt. Mittagessen in einem Restaurant an der Hauptstrasse, das hier völlig in Ordnung ist, in Mitteleuropa würden wir es eher nicht betreten. Parken können wir direkt davor. Ein alter Tunesier mit Krücken sitzt auf der Treppe, und gibt uns zu verstehen, dass er aufpassen werde – wohl in der Hoffnung auf ein Trinkgeld. Über die gesamte Gebäudebreite eine Treppe ein halbes Geschoss nach oben, dann ein Freisitz, dahinter der Eingang zur Gaststube. Auf der Terrasse im Eck steht ein Hähnchengrill mit ein paar fertig gegrillten Poulets. Drin Wachstischdecken. Steinboden, nicht gut beleuchtet. Das WC ist unglaublich



eng. Ein winziger „Vorraum“ mit Waschbecken, ohne Türe von der Gaststube um die Ecke, zwei gestrichene Holztüren. Ich wähle die rechte der Beiden, und bleibe zwischen den Wänden mit meinen Schultern hängen. So kann ich wenigstens nicht nach vorne fallen. Nach hinten schon, denn die Türe könnte ich ohne Verrenkungen nicht schliessen. Es gibt Salat und Poulet mit bleichen Pommes die nur kurz in die Friteuse durften, oder nur in warmes Öl. Schmecken aber trotzdem gut. Der „Espresso“ ist wie

immer lauwarm. Weiterfahrt nach einer Stunde. Wir biegen schon bald von der Straße ab, und fahren unbefestigte Nebenstraßen und Feldwege. 30 Kilometer vor unserem Ziel biegen wir auf einen riesigen Sand/Salzsee ab. Absolut flach, feuchter, lockerer Sand, nur an der

Oberfläche trocken. Schwerarbeit für die Motoren. Ich fahre meist Vollgas, der 5. Gang ist zu lang übersetzt, der 4 dreht. Man hinterlässt eine 6 cm tiefe Spur. An einer Stelle halten wir an, drehen Kreise, Achter, driften. Mein Alukettenrad (hinten) hatte vorher noch Zähne- Haifisch, aber Zähne. Nach 5 Minuten waren es nur noch Wellen. Ich muss den Rest der Strecke etwas zurückhaltender fahren. Wir „fliegen“ weiter über den See und fahren einen Feldweg oberhalb kurzer Klippen - das Wasser links von uns – durch Olivenhaine bevor wir wieder auf die Straße kommen.



Die Motorräder sind voll von salzigem Sand, der jetzt schnell herunter muss. Es frisst sich fest und wird steinhart, dazu Korrosion. Wir halten an einer Tankstelle mit Waschhalle in der wir sie mit Hochdruckstrahl waschen können. Die 2-Takt KTM wird aus Jux in die Grube gefahren und bleibt dann mit den Lenker-Enden stecken. Einige montieren wieder die Kennzeichen, meines ist im Gepäck, aber hier scheint es auch ohne zu gehen. Gas geben geht nur noch ganz betulich, sonst rutscht die Kette über das Blatt, ich fahre die letzten Kilometer mit Mokick Power. Wir erreichen das Hotel um etwa 17.00 Uhr.

Blauer Himmel, leicht bewölkt, angenehme Temperatur, leichter Wind. Als wir zum Jasmina kommen, ist die andere Gruppe, die auch in der Ksar Ghilaine war, schon fertig mit Verladen. Wir hatten aber dafür noch einen abwechslungsreichen Tag. Die Atmosphäre ist aber nicht gut. Diese Gruppe wird von einem ehemaligen Reiseteilnehmer von Peter verkauft und geführt, der die Tecks von ihm kopiert hat. Dann auch noch das selbe Hotel und den selben Termin zu wählen, finde ich ziemlich dreist. Genugtuung für Peter: Sie haben den Treck nicht geschafft, weil das fahrerische Können für den LKW fehlte. Sonst wären sie wohl auch an der Düne gewesen. Hätte mir nicht gefallen.

Ich ziehe Bilanz, was meine Ausrüstung angeht: Nummernschild verbogen, Heckleuchte durchgerieben, Kabel abgerissen, Hecktasche durchgerissen, ein Klettband am Brustpanzer und eines am Knieprotektor abgerissen, eine Trinkflasche verloren und eine verbeult, Reifen komplett abgefahren, Kettensatz vollständig ruiniert. Alles Kleinigkeiten die sich leicht ersetzen oder reparieren lassen. Was die Reifen angeht: Deutlich zu sehen, dass die Tschechischen „Mita“-Reifen das beste Standvermögen haben. Die Mita Fahrer glänzen mit reichlich Profil, die Anderen sind nach dem heutigen Tag mehr barfuss unterwegs. So wie ich schon die ganz Tour.

Ich nehme mein Gepäck entgegen, binde das Kennzeichen ans Motorrad, und gehe zur Unterkunft. Ein zweigeschossiges Appartement im Gartengelände. Oben ein Doppelbett mit Terrasse auf dem Dach, unten zwei getrennte Betten. Wer hier mit mir nächtigen wird, weiss ich noch nicht. Nehme das obere Bett und beginne meine Ausrüstung zu ordnen. Alles was ich brauche oder gewaschen werden muss, nehme ich sofort mit, die anderen Sachen gebe ich mit dem LKW mit. Duschen und Zähne putzen. Mache noch ein Foto von mir. Es ist feucht



hier auf Djerba, die Ausrüstung trocknet nicht, und die Wäsche beginnt zu muffeln. Meine Stubenkameraden sind auch eingetroffen.

Um 19.00 gehe ich zum Speisesaal. Es muss das Highlight des Tages sein, alle kommen zur selben Zeit und wollen sofort essen. Es ist laut, es ist heiß, es ist eng. Stelle mir einen Salatteller zusammen, dann schlichte Spagetti mit Tomatensoße, als Dessert Vanille Pudding und Granatapfel. Schon nach einer halben Stunde beginnt der Speisesaal sich wieder zu leeren, nach einer Stunde sind nur noch vereinzelt Gäste da. Das Buffet ist

niedergekämpft und bemüht sich vergeblich um Haltung. In der Bar passiert heute nichts, wir sitzen neben dem Pool im grellen Scheinwerferlicht in einem Kreis, ein paar Meter weiter die andere Gruppe im Schatten – die aber offensichtlich nicht so viel Spass haben wie wir. Die Kommunikation in der Gruppe ist sehr schnell, wechselhaft und lässt sich schwer fixieren. Der Takt der Gespräche liegt zwischen 2 und 5 Sekunden. Wer länger Gehör finden möchte, braucht Lungenkraft und muss schon einen wirklich interessanten oder lustigen Beitrag beisteuern. Die Neigung, aufmerksam zuzuhören ist wie üblich gering, ganz zu schweigen von der Aufmerksamkeit gegenüber leisen Stimmen oder Zwischentönen. Auch ein ungestörter Dialog will nicht zurecht kommen. Dazu plagen mich schon die ganze Reise Verständigungsprobleme wenn die anderen ungehemmt ihre Dialekte sprechen. Ich aber bin jetzt hungrig auf Dialog, auf Ruhe und Tiefe im Wort, auf Vertrauen und Verständnis. Ich habe keine Wahl, Alleine sein oder diese Gruppe. Es gibt ein paar Runden. Einen Schnaps den ich nicht kenne, mit Cola. Bestelle mir noch einen Rotwein, später noch ein Bier in der Disco und schlafe dann gut.

Dienstag, 30. Oktober, 7. Tag

Frühstück, bei Claudia Getränke bezahlen. Mein Bargeld reicht gerade noch. Gestern bin ich viel im Stehen gefahren, und bemerke heute meine Knie, allerdings sind die harten, schmerzenden Unterarme verschwunden. Beim Pool im Schatten sitzen. Warten. Als einziger habe ich einen frühen Flug und sollte um 12.00 am Flughafen sein. Die Zeit reicht also nicht

mehr um zum Markt zu fahren. Drei liegen am Pool und relaxen, ich habe dummerweise meine Badehose im LKW. Drei wechseln am Nissan die Reifen, auf der Heimfahrt kann es in den Alpen Schnee geben. Ich verabschiede mich schlicht und ohne große Worte, Adresstausch oder Vereinbarungen. Claudia hat meine Karte. Nach meinem Tagebuch hat niemand gefragt. Beim Abschied hatte ich bisweilen auch eine um Entschuldigung bittende Tendenz in den Worten und Gesten erkennen können, eine Bitte um Verständnis. Wohl fühlten sich einige durch meine Schreiberei beobachtet, nicht wissend was daraus werde, waren aber stark genug sich während der Reise darüber hinweg zu setzen. In deren offener Kommunikation war ich ein „Piefke“. Ich revanchiere mich im Geiste mit „Karawankenschlumpfe“ und muss dann immer innerlich Grinsen, was bestimmt freundlich rüber kommt– sage das aber natürlich nicht. Aber sind ja nicht als Gesprächskreis aufgebrochen, sondern zum Motorrad fahren. Auf dieser Tour haben wir genau genommen nicht das Land besucht – schon gar nicht die Menschen – sondern das Terrain zum Fahren. So wie man in die Alpen reist zum Skifahren, und zuhause bleibt, wenn es keinen Schnee oder schlechtes Wetter hat. Dafür schämt sich auch kaum einer. Es geht in erster Linie um die sportliche Herausforderung. Das andere würzt und garniert. Die Eindrücke der Landschaft stehen an zweiter Stelle. Heinz erzählt mir von anderen Trecks in Lybien, bei denen das genau anders herum sei. Mit farbigen Seen und überwältigenden Ansichten. Ich gehe zum Strand



und setze mich auf eine Bank an einen Tisch unter einen Pavillion. Ich schreibe. Hier ist sommerliches Strandleben. Feiner, weißer Sand, Schirme aus Bambusrohr, Pfliffe vom Bademeister, Kanuverleih, Gaudifahrten auf der Banane im Schlepptau, Strandbar, Sonnencreme. Beständiger Wind. Habe die Gruppe verlassen und bin jetzt alleine, aber es ist dies alleine sein, das mir jetzt nicht gut tut. Deshalb gehe ich zum Hotel zurück. Finde Heinz und ein paar andere. Der Pool wird mittlerweile von Discomusik beschallt. Noch ein Cola und dann bestelle ich mir ein Taxi

zum Flughafen. Das Geld dafür gibt mir Peter. Ein alter Clio, 2.Baureihe, mit Stufenheck, über 500.000 KM auf dem Tacho. Mit viel Klimbim am Armaturenbrett. Ich gehe durch die Türe ins Flughafengebäude und verlasse damit Afrika. Hier drin ist es klimatisiert, die Scheiben sind getönt. Durch die großen Scheiben kann man die flache Landschaft und das Meer sehen, aber nicht mehr fühlen. Der Pass wird insgesamt drei Mal sorgfältig überprüft. Kein Wunder, das Foto hat nicht mehr allzu viel Übereinstimmung mit meiner Erscheinung. Mehrfache Frage nach Bargeld. Die Ausfuhr von Devisen ist verboten. Noch zwei Stunden bis zum Abflug. Zeit zu schreiben. Beim Rückflug nach Stuttgart gibt es keinen Kaffee an Bord, weil in Djerba Leitungswasser (und kein speziell gereinigtes Trinkwasser) in die Tanks gefüllt wurde.....