

## Algerien, 24. Oktober bis 14. November 2009

Das Team Hinterreiter: Peter Hinterreiter  
Nicole Pfalzer  
Edi Rieger  
Muz (Martin) Fellner

Die Teilnehmer: Christian Autengruber  
Michael Chromy  
Bruno und Helga Gruber  
Gabi (Gabriel) Sklepos  
Heinz und Christian Türtscher  
Ernst Oderbolz

**Sa, 24. Okt.** 10.30 h Nicole, Michael und Christian holen mich auf der Autobahnraststätte „Rheintal“ ab.

Via San Bernadino, Chiasso, geht die Fahrt nach Genua.

Kurz nach 16.00 h treffen wir dort auf Heinz, Christian und Gabriel (Gabi), im Land Rover. Telefonischen Kontakt haben wir auch mit Bruno und Helga aus Wien, die mit ihrem Mitsubishi gestern schon angereist sind.

Da die Fähre wegen Schlechtwetter vor Tunesien nicht wie vorgesehen am Samstagmittag, sondern erst am Sonntagmorgen einlaufen wird (Inshallah), übernachteten wir in einem Hotel westlich von Genua.

**So, 25. Okt.** 05.00 h Tagwache!

06.00 h Wir im Toyota, im Landrover und im Mitsubishi, sind am Hafen .... und warten!

07.30 h Kaum zu glauben, die „Carthage“ läuft ein.

12.00 h Die Fähre mit uns an Bord verlässt Genua (die „Erlebnissreise“ à la Team Hinterreiter kann beginnen).

Die Überfahrt ist problemlos und erinnert mehr an mein zweites Hobby, das Segeln, als an das Endurofahren in der Wüste.

**Mo, 26. Okt.** 09.30 h Die „Carthage“ hat in Tunis festgemacht und ... wir warten am Zoll auf die Einreise nach Tunesien. Die Uhren ticken in diesem Teil der Erde grundsätzlich etwas gemächlicher.

11.00 h Es ist geschafft und wir fahren auf der Autobahn Richtung Süden. Bei Enfida biegen wir Richtung Süd-Westen ab. Via Kairouan, Gafsa, Tozeur, ab hier fahren wir dem riesigen Salzsee „Chott el Jerid“ entlang (West-Ost-Ausdehnung ca. 200 km), erreichen wir Nefta. Ein paar Kilometer später werden wir an einer Polizeistation angehalten und ... wieder heisst es warten! Warten auf eine Militärpatrouille, die uns dann mit rotem Drehlicht und eingeschalteter Warnblinkanlage zur Grenze nach Algerien eskortiert. „Sicher ist sicher“ nehme ich die Situation zur Kenntnis und überlege mir wie die zwei Soldaten bei Unannehmlichkeiten reagieren würden (Fersengeld oder ...)

Natürlich sind wir spät dran und zudem fehlt auch unser Tourguide, der uns über die Grenze lotsen soll. Also bleiben wir im Niemandsland stecken und warten auf ein Zeichen von Peter und seiner Crew, die auf algerischem Boden schon das Nachtessen für und zubereiten.

Es ist schon dunkle Nacht, als ein Land-Cruiser durch den Zoll braust. Es ist Peter der die ganze Infrastruktur für eine Mahlzeit, inklusive dem Essen (und Wein) zu uns bringt. Es wird ein geselliger und gemütlicher Abend!

- Di, 27. Okt.** 06.30 h Peter ist schon wieder auf den Beinen und im Weckdienst tätig. Anschliessend heisst es am Zoll wieder warten (was sonst!).
- 11.00 h Endlich, wir haben es geschafft und treffen auf dem Campingplatz in Taleb Larbi auf Edi und Muz.  
 Unsere Reisegesellschaft ist damit komplett, vier Personen vom Team Hinterreiter und acht Reisetilnehmer. An Fahrzeugen fehlt es nicht, vorläufig sind es ein Dreiachser Tatra, ein Toyota Land-Cruiser, ein belgischer Toyota Land-Cruiser, ein Land Rover, ein Mitsubishi-Pajero und ein Toyota Hilux.  
 Die Fahrt geht nun zügig nach El-Qued (ca. 65 km). Hier sollte (die Betonung liegt auf sollte!) der LKW-Anhänger, der belgische Toyota und der „gelbe“ Toyota von Peter auf einem bewachten Hotelparkplatz abgestellt werden.  
 Stundenlanges, telefonisches Palaver zwischen dem Polizeichef von El-Qued und dem zuständigen Beamten am algerischen Zoll führen zu dem Resultat, dass der Anhänger und die zwei Fahrzeuge zurück an die Grenze müssen, um dort auf dem zolleigenen Gelände abgestellt zu werden.
- 18.45 h Der Tatra mit Peter, Nicole, Edi und Muz ist zurück (ca. 6 ½ Std. Wartezeit für den „Rest der Welt“ sind vorbei!!!).  
 Wir entschliessen uns für eine ca. 2 ½stündige Nachtfahrt, die nach ca. 220 km, via Toucourt, auf der Abkürzung nach Hassi-Messoud endet.

- Mi, 28. Okt.** Früh sind wir schon wieder aus den „Federn“ und geniessen ein keine Wünsche offen lassendes Frühstück. Weiter geht es auf der Strasse Richtung Hassi-Messoud. Wir wollen heute Hassi Bel Guebbour erreichen.  
 Ein buchstäblich explodierter Reifen am Tatra unterbricht die Fahrt jäh! Den Radwechsel erledigen Edi, Muz und Peter als eingespieltes Team und schon kurze Zeit später rauscht der Konvoi wieder mit gut 100 Sachen Richtung Süden.  
 In Hassi-Messoud gelingt es der Crew einen neuen Reifen aufzutreiben. Die Demontage des „alten“ Reifens bereitet den einheimischen Monteuren keine Probleme. Die Montage des neuen, schlauchlosen, Reifens bringt sie allerdings an den Rand der Verzweiflung. Peter beendet ihre Versuche und löst das Problem auf seine Art. Ein bisschen Benzin im Reifen verteilen und mit einem längeren, am Spitz brennenden, Stecken zur Explosion bringen. Der Reifen wird durch die (kleine) Explosion problemlos auf die Felge befördert (gewusst wie!).  
 Kurz hinter Hassi Messaoud tauchen die ersten grossen Dünen auf und parallel zur Strasse begleitet uns eine Oelpipeline. Wir durchfahren das „Gassi Touil“, ein bis zu 20 km breites Tal zwischen den Dünenketten des „Erg Oriental“  
 Ohne weitere Probleme geht es weiter dem Ziel Hassi Bel Guebbour (kleine Barackensiedlung) entgegen.  
 Ein in den Dünen wunderschön gelegener Platz zum campieren entschädigt für viele bisherige Strapazen.

- Do, 29. Okt.** 08.00h Nach dem Frühstück und dem Aufräumen geht die Fahrt über die „N 3“ via Tin Fouye nach Ohanet und weiter nach In Amenas. Dabei verläuft die Strasse viele Kilometer in unmittelbarer Nähe des eindrucksvollen Abbruchs des „Tinhert-Plateaus“. Das nächste Ziel ist Illizi. Ca. 60 km

vor Illizi biegen wir links ab in die Dünen und schlagen unser Camp wieder an einem wunderschönen Platz zwischen den Dünen auf. „Jetzt geht's los!“ Die Motorräder werden abgeladen und für die nächsten ca. 2000 km klar gemacht.

Mich hat es erwischt! Nach den zwei letzten einheimischen Restaurantbesuchen renne ich, nach dem gleichen Motto wie im letzten Abschnitt, von einem stillen Örtchen zum andern! Sch.....!!!

#### **Fr, 30. Okt.**

„Lopimed“ hat es geschafft, mit geht es wieder besser. Ca. 70 km, auf guter Strasse, sind es bis Illizi. Dann 200 km auf miserablen Strassen- und Pistenabschnitten bis zum Adrar-Nationalpark. Im Park selber tiefer, nasser Sand, zurückzuführen auf dementsprechende Niederschläge vor kurzer Zeit. Nach der Besichtigung von eindrucklichen Felsgravuren, die leider in der Neuzeit stark verunstaltet wurden, schlagen wir unser Camp auf der Position N 25° 19.338' / E 007° 57.245' auf. Die zurückgelegte Strecke beträgt heute 271 km in 4 h 30' reiner Fahrzeit.

#### **Sa, 31. Okt.**

Es geht weiter durch eine brutale Gestein- und Geröllwüste (Hammada). Die angekündigte, sehr steile Abfahrt, bietet keine Probleme, die habe ich 2006 unter schwierigeren Verhältnissen aus der Gegenrichtung befahren. Schlammflöcher und fast unpassierbare Flussdurchfahrten erforderten da einiges mehr an Geschicklichkeit, bedeuteten aber auch keine unlösbaren Probleme. Gegen Mittag überqueren wir eine Kiesel-/Sandwüste (sog. Reg), die später in eine Sandebene übergeht (das Motto: wer bremst verliert, ist angesagt!). Überigens, die Sahara besteht aus 25 % Sandwüste und die restlichen drei Viertel sind Gebirge, Stein- und Kieswüsten.

Nach 276 km und einer reinen Fahrzeit von 5 h 40' campieren wir auf der Position N 24° 18.946' / E 006° 06.843'.

#### **So, 01. Nov.**

Eine anforderungsreiche Fahrt durch Wadis (ausgetrocknetes Flussbett), mit Spurrillen, Waschbrettabschnitten und tollen Sandpassagen wechseln sich ab.

Nach einer eingelegten Pause springt meine KTM nicht mehr an. Alle rauschen vorbei und so bleibe ich alleine in der Wüste zurück (komisches Gefühl). Irgendwo muss da ein Unterbruch im Elektrobereich sein, aber was nun? Ein Tritt auf den Kickstarter bringt die KTM wieder zum Laufen. Für mich allerdings sehr überraschend, denn bisher habe ich mein Motorrad per Kickstarter noch nie selber zum Laufen gebracht! Beim nächsten Stopp wird die Angelegenheit analysiert. Die Schraube, mit der das Massenkabel an der Batterie befestigen war, hat sich verabschiedet. Ein Kabelbinder löst das Problem fürs erste. Nach der Mittagspause und weiteren 160 km erreichen wir die „N1“. Nach weiteren 140 km (Super-)Teerstrasse sind wir in Tamanrasset. Verschiedene von uns haben sich bis hierher allerdings gehörig verfahren, wobei Michael den Vogel abschießt und beim Mittagessen an uns vorbeischießt (der Tatra war nun wirklich nicht zu übersehen!) und sich erst beim tanken an der N1 wieder einholen lässt.

Der Tacho bleibt heute bei 308 km und einer reinen Fahrzeit von 5 h 30' stehen. Ziel war der Campingplatz von Tam, der auch Zimmer mit Dusche anbietet, die wir überglücklich und saumüde, auch benützen. Der Platz liegt auf Pos. N 22° 47.188' / E 005° 33.310'.

Die Überraschung des Tages ist dann das „Gousse-Gousse“, zubereitet von unserem Guide Jusuf mit seiner Familie.

- Mo, 02. Nov.** 08.00 h Eine Stadtbesichtigung ist angesagt. Ich verzichte darauf, denn ich kenne Tam von einer früheren Reise hierher.
- 11.00 h Wir fahren weiter Richtung Assekrem im Hoggar-Gebirge. Dort oben steht auch die Einsiedelei des Pater Charles Fouclaud (Ermitage du P. de Fouclaud), dem Gründer des Mönchsorden der „Kleinen Brüder“. Wir lassen den Heimberg von Tam, den Berg „Iharen“, links liegen, und erreichen nach kurzer Zeit die eingefasste Mineralquelle „Source Tahabort“. Einige Kilometer später verlassen wir die Hauptpiste wieder nach links und gelangen zu den Gueltas (offene Wasserstellen) von „Imeleoulaouene“.
- Auf gut halber Strecke zum Pass führt uns der nächste Abstecher rechts zu den Gueltas von „Afilal“, in denen auf über 2000 m noch Fische leben. Das letzte Teilstück zum Pass ist extrem steil und sehr brutal mit Geröll und Felsbrocken gespickt und somit für uns Motorradfahrer eine echte Herausforderung.
- Auf der Höhe von 2585 m stellen wir unsere Zelte auf, klettern auf den dem Assekrem gegenüberliegenden Berggipfel um kurz vor 18.00 h den einmaligen Sonnenuntergang zu genießen (aber auch den obligaten Prosecco-Schluck). Zur gleichen Zeit taucht im Osten auch schon der Vollmond am Himmel auf.
- 90 km und eine Fahrzeit von 2 h 20' ist die heutige Tagesleistung. Campiert wird auf N 23° 15.521' / E 005° 38.181'
- Di, 03. Nov.** 05.00 h Tagwache (die spinnen)! Einige von uns klettern zur Ermitage hoch um den Sonnenaufgang zu genießen.
- 07.30 h Die „Nachtwandler“ sind zurück und der heiße Kaffee bringt auch uns „Siebenschläfern“ die Lebensgeister zurück.
- 08.15 h Wir starten zur Rückfahrt nach Tam, das heißt die Torturen in umgekehrter Reihenfolge bis die Fusssohlen wieder brennen und sich die Finger kaum mehr vom Gasgriff trennen lassen.
- Am Nachmittag, nach dem tanken, geht die Fahrt weiter nach „Tamekrest“, einem Wadi mit Wasserfall. Die Piste besteht zuerst Asphalt, dann aus Sand. „Du hast den Treck auf deinem GPS, fahr voraus“, so die Aufforderung von Peter. Super, denke ich etwas zweifelnd! Peters GPS-Instruktionen am Anfang unserer Reise zeigen aber Wirkung und lassen sich eigentlich problemlos umsetzen. Den Wasserfall finde ich problemlos. Der traumhafte Lagerplatz und der spritzig kühle Apéro, aber natürlich auch das wiederum exzellente Nachtessen, lassen auch hier keine Wünsche offen.
- Tagesleistung: 143 km in 3 h 20'. Position: N 22°47.148' / E 005°48.961
- Mi, 04. Nov.** Wir verlassen den wunderschönen Platz Richtung Idelès. Dort wird aufgetankt und weiter geht es im Hoggar-Gebirge. Die „alpinen“ Pistenverhältnisse fordern kurz vor Mittag ein erstes Reifenopfer. Muz hat sich am Vorderrad einen Platten eingefahren, was einen Schlauchwechsel unumgänglich macht. Zwischen Idelès und Serouenout (näher bei Idelès) beenden wir die heutige Etappe und schlagen unser Lager auf. Vorher ist aber noch Holz sammeln angesagt.
- Unterwegs waren wir heute 210 km, in 5 h reiner Fahrzeit. Das Camp liegt auf Pos. N 23°56.917' / E 006° 04.091'
- Do, 05. Nov.** „Total verrückt“ müsste die heutige Etappe genannt werden. 360 km, zuerst über verschiedene Bergpässe, dann meistens auf flott

befahrbaren Sand- und Kiesebenen, vorbei an Serouenout, und Borne, bis zur Strasse Illizi – Djanet. Auf der Teerstrasse (sieht aus wie nach einem Bombenangriff) fahren wir bis ca. 70 km vor Djanet und biegen dann links in das "Tassili d`Ajjer" ab. Michaels KTM-Adventure mag Teerstrassen anscheinend nicht, sie bleibt mit Elektro-Problemen stehen und wird aufgeladen (laut Handbuch ist die KTM allerdings mit einem Kickstarter ausgestattet!). Das heutige Camp schlagen wir, wieder wunderschön gelegen im Tassili, inmitten steiler Bergflanken und Sand auf.

Tagesleistung heute: 220 km bis zur Mittagsrast, weitere 140 km bis zur Strasse nach Djanet und 55 km bis ins Tassili. Total 415 km in 7 h Fahrzeit. Campiert wird auf Pos. N 24° 51.898' / E 009°03.820'

#### **Fr, 06. Nov.**

Heute ist einer unserer „freien“ Tage! Um 10.00 h starten wir allerdings mit dem Toyota, dem Land Rover und dem Mitsubishi zu einer „Sight-seeing-Tour“ durch das Tassili und hinüber in den „Erg d`Admer“ (Sanswüste mit Dünen). Ich muss feststellen, dass die Perspektive aus dem Auto sehr viel eindrücklicher ist, als stehend auf dem Motorrad. Im Erg fährt sich der Mitsubishi im Sand fest und muss frei geschaufelt werden. An der gleichen Stelle bleibt der „Ländi“ mit Elektro-Problemen liegen. Das flott machen der beiden dauert natürlich seine Zeit, sodass wir erst im Laufe des Nachmittags im Camp zurück sind.

#### **Sa, 07. Nov.**

Wir verlassen das Tassili und fahren Richtung Illizi. Die löcherige Teerstrasse meiden wir Motorradfahrer und fahren meistens neben der Strasse. In Illizi wird noch einmal aufgetankt und ab da ist auch der Asphaltbelag als durchaus gut zu bezeichnen. Ca. 70 km später biegen wir rechts in die Dünen ab und campieren wieder am gleichen Ort wie bei unserer Anreise am 29. Oktober.  
Die Tacho-Konsultation ergibt für heute ca. 370 km.

#### **So, 08. Nov.**

Die Motorräder haben ihre Schuldigkeit getan und werden auf den Tatra verladen, denn die ca. 2000 km Asphaltstrasse bis Tunis wären für uns Endurofahrer eine echte Tortur. Schliesslich sind unsere Sportenduros in Sache Bequemlichkeit nicht mit einer „Gold Wing“ oder einer „BMW“ zu vergleichen.

In Tin Fouye wird noch einmal Wasser gebunkert und nach dem Polizeiposten in Hassi Bel Guebbour biegen wir links ab zu unserem, vom 28. Oktober her, bekannten Standort in den Dünen. Die nahe gelegene heisse Quelle (ca. 35° C) benutzen wir für eine ausgedehnte (und nötige) Körperpflege, die einem das Feeling „wie neu geboren“ wiedergibt.

Was bei der Rückfahrt am Polizeiposten dann abgeht, versaut einem das erwähnte Gefühl allerdings wieder gründlich.

Der „Ländi“ steht schon dort und sie diskutieren mit den Beamten. Als wir und der Mitsubishi dazu stossen, werden wir aufgefordert unser Camp in den Dünen aufzugeben und in der Nähe des Polizeipostens zu übernachten. Das Palaver endet darin, dass wir zum Camp zurück fahren dürfen und dass Jusuf zur Station kommen soll! Der Land Rover und der Mitsubishi „verschlafen“ unseren Start und ...werden weiter zurück gehalten. Im Camp zurück, steht das Nachtessen bereit (än Guete für di Awesende)“ und Jusuf fährt zur Polizeistation. Einige Zeit später tauchen Jusuf, der Land-Rover und der Mitsubishi, sowie ein Polizeifahrzeug beim Camp auf. Die Diskussion über das warum und wieso beginnt von neuem. Schliesslich geben wir nach und

versprechen, nach dem Nachtessen das Camp abubrechen und zur Polizeistation zu kommen.

Das ganze Theater ist darauf zurückzuführen, dass ein paar hundert Kilometer südlich von uns ein Gefecht zwischen der Armee und Terroristen stattgefunden hat. Dabei wurden sechs Soldaten und zwölf Rebellen getötet und deswegen sind hier die Angehörigen der Polizei und der Armee nervös und übersensibel (irgendwie aber auch ein bisschen verständlich).

Wir brechen also unser Camp in den Dünen ab und zügeln widerwillig auf den grossen LKW-Parkplatz beim Polizeiposten. Ich verzichte auf das Zeltaufstellen und schlafe schlussendlich (sehr gut) im Toyota Hilux).

#### **Mo, 09. Nov.**

Dass wir nach einem kurzen „Stehfrühstück“ schon um 07.30 h wieder auf Achse sind ist sicher verständlich. Bis Taleb Larbi, direkt an der Grenze zu Tunesien, sind es knapp 800 km, die wir teilweise in einem Sandsturm zurücklegen. Via Hassi-Messaoud, Touggourt, El-Qued, erleben wir alle möglichen und unmöglichen Strassen- und Pistenverhältnisse.

Bei Dunkelheit erreichen wir den Campingplatz von Taleb Larbi. Heute Nacht verzichten wir wieder einmal auf unsere Zelte und schlafen in den zum Platz gehörenden „Zimmern“ (in Sachen Sauberkeit und Komfort bin ich grosszügig geworden!).

#### **Di, 10. Nov.**

Es ist kalt draussen (knapp 10° C). In der Nacht hat ein Lastwagen drei Gasballone gebracht, die Peter nach Österreich zurückbringen soll. Die Geschichte dazu ist die: ein paar Österreicher sind mit den Ballonen in Genf aufgestiegen und unplanmässig über das Mittelmeer getrieben worden. In Algerien war die Fahrt dann zu Ende und die Schwierigkeiten begannen. Die Ballonfahrer wurden zuerst verhaftet und die Ballone konfisziert (die Besatzungen hatten ja keine Visums und keine Genehmigungen). Nach einigen Abklärungen und etlichem Papierkrieg, natürlich verbunden mit einem enormen (Warte)-Zeitaufwand konnten dann die Besatzungen nach Hause fliegen. Die Ballone wurden etwas später frei gegeben und sind nun auf dem Anhänger verstaut! Ab hier gehören auch die beiden zurückgelassenen Toyotas wieder zu unserem Konvoi.

Seit 09.15 h stehen wir am algerischen Zoll ... und warten!!!

11.30 h man glaubt es kaum, aber wir sind durch.

12.30 h wir haben auch den tunesischen Zoll geschafft und fahren weiter nach Nefta und Tozeur.

In Tozeur trennen sich die Wege von, Edi und Muz (sie fahren direkt nach Skhira) und dem Rest der Truppe (wir biegen links ab ins Gebirge bei Tamerza). Eine gut ausgebaute Passtrasse (leider ist die KTM nicht verfügbar) führt uns zu einem grandiosen Aussichtspunkt. Eine Weile später stehen wir wieder an einem sehr touristisch angehauchten Punkt mit kleinem Wasserfall.

Hier passiert es. Ich will mir aus dem belgischen Land-Cruiser einen Pullover holen. Also, Auto öffnen, Zündschlüssel (fahrlässig) auf den Rücksitz legen, Pullover überziehen und ... (dabei fällt die Türe ins Schloss). Der 4 x 4 mit dem Schlüssel drin ist abgeschlossen!

Zum Glück ist die Beifahrerseite einen Spalt offen, sodass meine „Blödheit“ in relativ kurzer Zeit bereinigt werden kann. Zur „Strafe“ darf ich nun den gelben Toyota fahren. Via Moularès, Gafsa fahren wir Richtung Skhira. Beim Toyota macht sich beim Lastwechsel ein immer stärker werdendes Stottern am Antriebsstrang bemerkbar. Zudem hat

Nicole kurz ein Kreislaufproblem und bittet mich anzuhalten. Sie legt sich auf den Rücksitz und weiter geht es in die afrikanische Nacht hinein. Irgendwann haben die andern unser Fehlen bemerkt und angehalten. Peter und ich wechseln die Fahrzeuge und ein erster Augenschein ergibt, dass der Dieselfilter stark verschmutzt ist und wahrscheinlich auch eine Düse klemmt. Mit dem Fahrzeugwechsel bin ich wieder am Steuer des belgischen 4 x 4. In Skhira treffen wir mit dem Tatra zusammen. Nach dem Nachtessen in einem Restaurant (ich esse nur Brot!) geht es noch ein paar Kilometer weiter ans Meer, das wir gegen 21.00 h erreichen. Zelt aufbauen und ... schlafen ist angesagt!

### **Mi, 11. Nov.**

Von unserem Lagerplatz am Meer fahren wir zurück nach Skhira und weiter auf einer gut ausgebauten Strasse via Kairouan nach Sousse. Dort sind für uns im Hotel „Jinene“ Zimmer (mit Dusche !!!) reserviert. Hier erfahren auch der LKW und die Autos eine gründliche Reinigung (zwecks Imagepflege vom Team Hinterreiter). Nachdem Helga schon in den letzten Tagen mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hatte, fahren Peter und Bruno mit ihr nach dem Nachtessen zum nahe gelegenen Krankenhaus. Dieser Entscheid war goldrichtig, wird sie nach der Notaufnahme doch umgehend auf die Intensivstation verlegt.

### **Do, 12. Nov.**

Den „freien“ Tag benützen wir für die Besichtigung der Medina (Altstadt), dem Basar, einer Werft die Holzschiffe repariert und neu beplankt. Während die meisten von uns in einem Fischrestaurant das Mittagessen einnehmen, wandere ich dem Strand entlang, zurück zu unserem Hotel. Am Nachmittag spaziere ich weiter dem Meer entlang zum Jachthafen El Kantaoui. Da liegen Yachten aus aller Herren Länder (aber keine mit dem Schweizerkreuz in der „Nationalen“). Den Rückweg zum Hotel lege ich im Taxi zurück. Nachdem feststeht, dass Helga, begleitet von Bruno, per Ambulanzjet nach Wien überführt wird, ist für Peter wieder einmal ein Formulkrieg und Wanderungen von einer Amtsstelle zur andern, mit dementsprechenden Wartezeiten, angesagt. Der Mitsubishi muss im Pass von Bruno gelöscht werden und auf einen Teilnehmer im Fahrzeugkonvoi umgeschrieben werden. Beim Abendessen erfahren wir, dass es Helga ein bisschen besser geht. Dass wir erleichtert sind, muss nicht speziell betont werden. Morgen: 07.00 h Frühstück und 08.00 h Abfahrt, so die Anweisung von Peter (gute Nacht).

### **Fr, 13. Nov.**

Pünktlich sind wir beim Frühstück und ebenso pünktlich heisst es von Peter „Motor“! Ich bin heute Mitfahrer im Tatra und via der Autobahn (tatsächlich, das gibt es ) fahren wir nach Tunis, direkt vor den Eingang zum Hafengelände (es ist 10.30 h). Was sich im Laufe der Zeit an Wüstenfahrzeugen, so langsam hinter uns ansammelt, bestätigt eindrücklich die Aussage, „einmal Wüste, immer Wüste“. Im Laufe des Nachmittags läuft die „Carthage“ ein. Eine Stunde dauert das Ausladen und dann sind wir mit dem verladen dran!  
17.30 h wir legen ab und die Überfahrt nach Europa kann beginnen (angenehme Temperatur und ruhige See). Gabi und ich haben uns so gut es geht in Kabine 5680 eingerichtet. Anschliessend steht der „Manöverschluck“ auf dem Achterdeck auf dem Programm (prost).

**Sa, 14. Nov.** 07.00 h Eine ruhige Nacht liegt hinter uns. Also duschen, auf Deck nachsehen, ob auch da noch alles in Ordnung ist, und den Sonnenaufgang genießen.

Laut GPS müssten wir Genua um ca. 14.30 h erreichen. Zeit genug um sich auf dem Schiff ein bisschen umzusehen. Überraschend treffe ich auf Armin Eberlein, mit ihm war ich anfangs 2006 in Algerien unterwegs. Er ist auf der Rückfahrt von einer Tour durch Tunesien und Libyen. Für einmal nicht mit dem Motorrad, sondern mit seinem Toyota Land-Cruiser.

Pünktlich um 14.15 h legen wir im Hafen von Genua an und sind nach einer halben Stunde schon unterwegs zur Autobahn Mailand – Chiasso. Peter hat die Fähre als erster und wir als fast letzte verlassen, für das letzte Teilstück unserer Reise bin ich Beifahrer bei Gabi, im Mitsubishi.

Es dauert bis zur Umfahrung von Mailand, um Peter im Tatra einzuholen. Überraschend ist dies nicht, war er doch mit seinem Team und diesem Fahrzeug 1996 an der Rally Paris-Dakar bestes deutschsprachiges Team. Ein kurzes Winken unsererseits, das Betätigen des Lufthorns durch Peter und wir sind vorbei.

Zweieinhalb Std. nach unserer Ankunft in Genua sind wir, trotz kurzfristigem Stau am Zoll, zurück in der Schweiz. Via A 2 bis Bellinzona-Nord und dann auf der A 13 via San Bernardino erreichen wir die Raststätte „Rheintal“ (zwischen Sevelen und Buchs) um Punkt 19.00 h. Ich verabschiede mich von Gabi und begrüße, nach drei Wochen Abwesenheit, wieder „meine“ Therese.

Die restliche Heimreise nach Scherzingen verläuft kurzweilig, haben wir uns doch einiges zu erzählen.

**Fazit der Reise:** Die An- und Rückreise mit den Autos (je gut 2500 km) waren sehr lang. Die zwei Abstecher mit den Autos (Tassili und Erg Admer) sowie (ins Gebirge zwischen Chebika und Redeyef) waren ein Erlebnis. Die knapp 2200km mit dem Motorrad haben mich gefordert, aber auch befriedigt.

Das Essen, zubereitet vom Team (Nicole, Peter, Edi und Muz), war immer hervorragend.

Das Dünenfahren kam auf Grund der topografischen Verhältnisse zu kurz (auf meiner nächsten Reise muss wieder mehr Sand im Spiel sein).

Es war alles in allem wieder ein tolles Erlebnis, aber ein Reiseziel dürfte Algerien für mich nur noch per Flugzeug sein.

18. November 2009

Ernst Oderbolz