

SAHARA...

... durch Algerien ins Hoggargebirge

Text und Fotos Frank Hoffmann

Seit fast zwei Wochen sind wir bereits auf Achse. Bisher führte uns unsere Strecke über Frankreich, Spanien und quer durchs Königreich Marokko. Den mehrtägigen Stopp jetzt in Marrakesch nutzen wir zum Ergänzen unserer Vorräte und zur ersten Reparatur am Auto. Das Kupplungsseil muss ersetzt werden. Außerdem ist der Campingplatz hier eine Tauschbörse für Informationen zur Weiterreise Richtung Sahara und ins zentrale Afrika. „Für die algerische Grenze müsst ihr auf jeden Fall mit mehreren Tagen Wartezeit rechnen! Ständig verlangen die Grenzer Bakschisch und Geschenke. Aber nicht von uns! Nix haben wir denen gegeben, gar nix! Aber nach drei Tagen Warten waren wir dann durch.“

Etwas erschreckt lauschen wir dem Bericht eines aufgebracht Reisenden. Wollen wir doch genau diesen Kontrollpunkt zwischen Marokko und Algerien in wenigen Tagen anfahren. Nach verschiedenen Touren durch Marokko und Tunesien in den vergangenen Jahren haben meine Frau und ich uns dieses Mal Algerien vorgenommen und möchten bis in die Zentralsahara vordringen.

Schnee und Oasen

Wir queren den Hohen Atlas. Auf den höchsten Gipfeln blitzt noch der Schnee. Jetzt im Mai ist es in der Nacht manchmal noch recht kühl hier heroben. Bunte Frühlingsblumen winken am Wegesrand.

Weiter über die Straße der Kasbahs mit ihren archaischen Lehmburgen geht die Fahrt nun entlang am nördlichen Rand der Sahara. Die Landschaft besteht jetzt fast nur noch aus Braun-, Gelb- und Rottönen. Ab und zu durchfahren wir kleine grüne Oasen.

Nach einer staubigen Etappe erfrischen wir uns ein paar Tage später in der Blauen Quelle von Meski etwas südlich der Garnisonsstadt Er-Rachida. Wir sitzen bis zum Hals im kühlen Nass und machen uns wirklich Sorgen wegen des Grenzübertrittes nach Algerien. Mehrere Tage warten im Nichts. Das kann ja heiter werden. Am nächsten Morgen nehmen wir die letzten paar hundert Kilometer im Königreich unter die Räder. Unterwegs im Dörfchen Boudnib tanken wir den VW-Bus nochmals voll. Aber es dauert. 5-Liter-weise wird der Sprit aus verbeulten Ölfässern mit der Hand herübergepumpt. Auf der Weiterreise sollen wir noch froh sein, solche fortschrittlichen Pumptankstellen überhaupt anzutreffen.



Die Wunderkamera

Gegen Abend erreichen wir Figuig und damit auch den Grenzübergang. Bei der Polizeikontrolle auf unsere Polaroid-Kamera angesprochen, biete ich fröhlich an, von der ganzen uniformierten Mannschaft ein Bild zu machen. Selbstverständlich ist es verboten, hier im Grenzbereich zu fotografieren – besonders keine Uniformierten! Wie groß ist das Stauen, als sich das Foto vor aller Augen selbst entwickelt. „Foto une Minute!“

Die Freude der hier einsam Stationierten ist groß. Auch bei uns, denn man winkt uns nach wenigen Minuten bereits weiter. Nach ein paar Kilometern erreichen wir eine kleine Ansammlung von wenigen armseligen Zelten im Wüstenstaub – die marokkanische Zollstation. Per Feldtelefon hatte man uns bereits avisiert. Auch die Kamera hatte sich herumgesprochen. Alle stehen bereits für ein Gruppenbild parat. Schon zehn Minuten später rollen wir durch vermintes Niemandsland auf die algerische Grenzstation zu. Vor einer geschlossenen Schranke müssen wir





stoppen. In einer kleinen Baracke füllen wir endlose Einreiseformulare aus. Die Visa haben wir bereits zu Hause in die Pässe eintragen lassen. Nebenbei werden wir nach Schmerzmitteln gefragt. Kein Problem. Ein paar Tabletten wechseln den Besitzer. Draußen am Fahrzeug fragt der Zoll nach dem merkwürdigen Fotoapparat, den ich auffällig mitten im Auto drapiert habe. „Was? Foto une Minute?“ Schon rückt man die Krawatten zurecht, klopft den Staub von den Dienstmützen und steht stramm. Der Chef der Kontrollstelle erhält sogar ein Einzelporträt. Als er mir meine billige, goldglänzende Woolworth-Armbanduhr abkaufen will, bekommt er die großzügig geschenkt. Für Tauschzwecke haben wir davon ein ganzes Dutzend an Bord. Nach etwa einer Stunde hebt sich die Barriere, man wünscht uns „Bon voyage“ – und wir rollen neuen Abenteuern entgegen. Freundlichkeit zahlt sich halt manchmal aus! Im Örtchen Beni-Ounif müssen wir heute noch die obligatorische Kfz-Versicherung für die Demokratische Volksrepublik Algerien abschließen. Das Büro wird für uns heute Abend extra noch einmal geöffnet und der nötige Papierkram schnell und freundlich abgewickelt.



Der große Erg

Unsere erste algerische Nacht verbringen wir ein paar dutzend Meter neben der Piste in einer einsamen Geröllwüste. Die etwa einhundert Kilometer nach Bechar – der Bezirkshauptstadt, schaffen wir leicht am



nächsten Vormittag. Hier müssen wir erst einmal Geld umtauschen und unser VW-Bully verlangt nach einer neuen Tankfüllung. Unterwegs hupt uns von hinten kommend ein rot-schwarzes Ungetüm zur Seite. Roteltours mit Mercedesbus und Schlafanhänger! Später treffen wir die ganze Gruppe deutscher Touristen bei Pichelsteiner Eintopf einträchtig im Schatten einer Palme.

Apfelsinenfarben schimmern am Nachmittag die gewaltigen Dünen rund um die Bilderbuchoase Tarhit, die sich mit ihren grünen Palmen und lehmgelben Häuschen artig in eine Mulde kuschelt. Vom Kamm der Dünen schaut man über eine malerische Sandlandschaft. Bis zum Horizont sehen wir einen Dünenkamm hinter dem anderen. Der Wind hat ein Wellenmuster in den Sand gemalt. Schatten und Licht verleihen dem Sand Struktur. Spätestens jetzt begreift man das Wort Sahara, das im Arabischen die „Rotbraune“ bedeutet.

Algerien hat mit 20 Prozent den größten Flächenanteil der etwa 9 Millionen Quadratkilometer umfassenden Sahara. Für uns ein schier endloses Meer aus Geröllfeldern und Steinflächen. Am beeindruckendsten erscheinen uns allerdings immer wieder die Ergs – diese weiten Sandflächen.

Auf einer 60 Kilometer langen, schweren Naturpiste kämpft der VW mit Schotter, Sand und Staub. Kurz vor Iglı haben wir dann auch die erste Reifenpanne.

Wir sind die einzigen Gäste des modernen Hotels am Rande der Oase von Beni-Abes. Obwohl wir hier weder schlafen noch essen, freut sich das gelangweilte Personal über die seltenen Gäste. Man lädt uns ein, im klaren, blauen Swimmingpool zu planschen. Ein absoluter Luxus hier inmitten der knochentrockenen Wüste.

Tags darauf lernen wir die Trockenheit auch schmecken. Ein mehrstündiger Sandsturm begleitet uns auf dem Weg nach Timimoun. Es knirscht zwischen den Zähnen. Wir fahren jetzt am Südrand des Großen Westlichen Ergs – einer der gigantischsten Sandlandschaften der Sahara. Immer wieder kreuzen kleine Wanderdünen, gepeitscht vom Wind, die Piste. Timimoun – die rote Oase – empfängt uns mit ihren Häusern und Mauern im sudanesischen Stil. Die aus rotem Stampflehm erbauten Häuser mit ihren Zinnen werden zum Teil von Sandschwaden eingehüllt. Noch immer bläst uns der kräftige Wind die feinen Körner in Augen, Mund und Nase. An Fotografieren, zum Beispiel des wunderschönen Stadttors oder des berühmten Kamelbrunnens, ist kaum zu denken.

El Goléa – Perle der Wüste

Auf der Weiterfahrt am Nachmittag lässt der Sturm dann etwas nach. Gegen Abend erreichen wir verschwitzt und versandet El-Goléa – die Perle der Sahara. Die Oase mit über 120000 Dattelpalmen wird von artesischen Brunnen versorgt. In den grünen Gärten sehen wir die verschiedensten Gemüse, Weintrauben und Rosen. Getreide kann man hier zweimal im Jahr ernten.



Inmitten eines fruchtbaren Gartens liegt auch der kleine Campingplatz. Hier treffen sich die wenigen Saharafahrer zum Gedanken- und Informationsaustausch.

Am Abend lauschen wir hier unter Palmen dem Gesang und Gitarrenspiel des Campbetreibers. Lieder aus Algerien und Mali. Lieder, deren Texte wir nicht verstehen, aber deren traurige Melodien auch uns die Geschichten von Dürre und Einsamkeit spüren lassen.

Bevor wir uns wieder auf den Weg machen, betanken wir das Fahrzeug und auch die Reservekanister auf dem Dach. Die nächste Tankstelle ist 400 Kilometer entfernt – und manchmal leer, wie wir hören.

Im Garten des Teufels

Die heißen Mittagsstunden verbummeln wir noch im schattigen Grün der Palmen, um uns erst am späten Nachmittag wieder auf die Strümpfe zu machen. Unsere Reise geht nun direkt weiter über die Transsaharastraße nach Süden. Rechts und links am Horizont begleiten uns wieder gewaltige Sanddünen. Nach etwa 140 Kilometern zieht die schnurgerade Straße bergan. Jetzt beginnt die Reise über das Plateau Tademeit – den Garten des Satans. Diese Wüste mitten in der Wüste ist ein trostloses, sich bis zum Horizont erstreckendes Meer von schwarzen Steinen ohne jegliche Vegetation. Etwa 100.000 Quadratkilometer umfasst diese topfebene Hochfläche. Die Sonne brennt hier gnadenlos und der schwarze, glänzende Boden glüht. Ein paar Lkw-Fahrer, die sich trotzdem hier unterwegs am Rande der Piste einen genauso heißen und schwarzen Kaffee kochen, laden uns dazu ein. Mit Händen und Füßen und ein paar Brocken Französisch tauscht man sich aus nach dem Woher und Wohin. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit starten wir dann gemeinsam im kleinen Konvoi. Spät in der Nacht verabschieden wir uns dann von den Fahrern, die weiter nach Niger müssen, um ihre bestellte Ladung dort abzuliefern. Wir sind hundemüde und verbringen die Nacht mitten auf dem schwarzen Plateau. Wir schlafen wie immer im Campingbus. Fenster und Türen bleiben jedoch weit geöffnet.

Einen der heißesten Orte der Sahara erreichen wir in In-Salah. Nur alle fünf bis zehn Jahre können sich seine Bewohner über ein paar frische Regentropfen freuen. Heute freuen sie sich. Es nieselt und die Temperatur, die hier bis auf 50 °C ansteigen kann, bewegt sich heute mit nur knapp 40 °C im angenehmen Bereich. Mit Treibstoff haben wir Glück. Aber auf der Weiterfahrt fängt wieder ein feiner Sandsturm an, der uns die nächsten 250 Kilometer begleitet. Der Wind weht allerdings nicht so stark und hebt die feinen Sandkörner nur bis in Hüfthöhe. Es ist, als fahre man stundenlang durch gelbgrauen Bodennebel, der meist nur unterhalb der Fensterrahmen wartet. Darüber ist die Sicht frei.

Wie ein Sandstrahlgebläse hämmert der Sand auf das Fahrzeug von vorne ein. Das große bugseitig befestigte Reserverad hält viel ab, aber Stoßfänger und die Wagenfront müssen nach der Reise doch neu lackiert werden. Das Glas der Scheinwerfer ist ebenso wie der Lack

ziemlich blind. Das vordere Nummernschild haben wir gestern schon abgeschraubt.

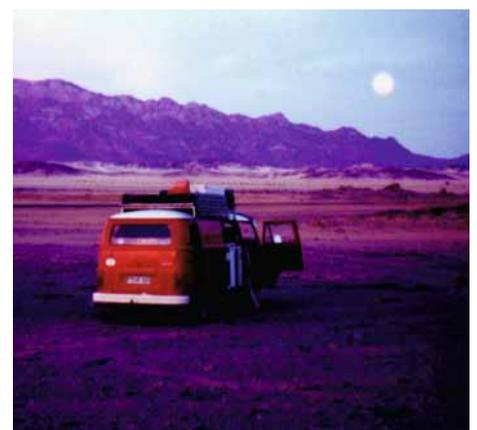
Die Piste, die ohne festen Unterbau hier quer durch die Wüste angelegt ist, besteht kilometerlang aus Querrillen, dem so genannten „Wellblech“ und gewaltigen Schlaglöchern. Und immer wieder queren kleine bis mittlere Wanderdünen die Straße. Teilweise sind sie steinhart und man beschädigt, ist man nicht langsam genug, schnell das Fahrwerk. Manche der Sandberge sind butterweich und man versinkt mit den Rädern im Sand, ist man jetzt nicht mit genug Schwung unterwegs. Ein Lot-



teriespiel. Vor uns taucht wieder eine dieser Sandzungen auf. Ich unterschätze die Höhe und hinterlistige Härte der etwa halbmeterhohen Düne. Der VW knallt zuerst in die Federn, mir reißt das Steuer aus der Hand und wir landen recht unsanft neben der etwas erhöhten Piste im weichen Flugsand. Bis zum Bodenblech steckt der rote Bus fest. Jetzt heißt es schaufeln. Eine schweißtreibende Geschichte. Aber selbst mit untergeschobenen Sandblechen gibt es kaum ein Voran. Ein riesiger Lkw umfährt uns weiträumig, um nicht helfen zu müssen. Nach einer Weile haben wir Glück. Ein entgegenkommender Citroen-Pkw zieht uns mit Unterstützung von fünf kräftig schiebenden Leuten zurück auf den bröseligen Asphalt der Piste. Allah sei Dank! Auf der Weiterfahrt sind wir häufig weitab der regulären Straße unterwegs. Schlaglöcher und Versandung lassen oft nur dort ein Vorankommen zu. Jeder sucht sich hier seinen Weg selbst. Bisweilen folgen wir alten Reifenspuren Richtung Süden, ohne die eigentliche Transsaharastraße überhaupt noch zu sehen.

Im Schutz des Marabout

Kurz vor der Arrak-Schlucht erreichen wir eine kleine Ortschaft mit ein paar armseligen, getünchten Lehmhütten und einer Tankstelle. Mit Seil und Eimer wird der Treibstoff aus



dem im Boden eingegrabenen Tank emporgehoben. Die Pumpe ist kaputt! Wir haben ja Zeit.

Wildromantisch schlängelt sich nun die Piste durch die tiefe Arrak-Schlucht. Eine reichlichere Vegetation lässt auf Grundwasser schließen. In zahlreichen Kurven führt uns der Weg bergauf durchs Muysirgebirge. Einige Kilometer abseits der Strecke besuchen wir in einem flachen Talkessel den flaggenschmückten Marabout des Sidi Moulay. Wir umfahren den kleinen Kuppelbau des Heiligtums siebenmal. Das soll für die Weiterreise den Schutz des Marabouts erbitten und vor Autopannen schützen.

Aber ob man sich darauf verlassen kann? Am nächsten Morgen jedenfalls platzt uns ein Reifen. Die Nacht verbringen wir, geparkt zwischen malerischen Felsen, abseits der Strecke. Wind und Sand haben die Felsbrocken modelliert. Jahrmillionen haben Eisen- und Mangansalze an die Oberfläche befördert, die dann gestern im abendlichen Gegenlicht wie schwarz lackiert glänzte.

Und wieder bringt uns der neue Tag weiter nach Süden. Bei In-Ecker erinnern noch Stacheldrahtreste im Sand an das militärische Sperrgebiet der Franzosen, die hier seinerzeit ihren ersten Bodenversuch mit Atombomben durchführten. Vorüber an der Oase In-Amguel überfahren wir, durch eine rostige Blechtafel markiert, den nördlichen Wendekreis des Krebses. In der Ferne taucht allmählich die Silhouette des Hoggargebirges auf. Am Rand der inzwischen recht steinigem

Piste, die sich über niedrige Bergrücken zieht, treffen wir wieder auf die Trucker vom Plateau Tatemit. Sie sind schon wieder auf der Rücktour Richtung Norden. Zum fröhlichen gemeinsamen Mittagessen im Schatten des Lasters spendieren wir eine Dose Rindfleisch.

Endlich – Tamanrasset

Am Nachmittag ist unser erstes großes Etappenziel erreicht: Tamanrasset – der Hauptort des Hoggar. Das kleine Städtchen hier mitten in der Zentralsahara in einer Höhe von 1350 Metern beherbergt etwa 5000 Menschen. Aus einem Café an der mit Tamarisken gesäumten Hauptstraße beobachten wir geschäftige Mozabiten mit ihren weißen Käppis, Araber mit Pantoffeln und weiter Kniehose und Lasten schleppende schwarze Harratins – Nachkommen der aus Zentralafrika verschleppten Sklaven.

Fast arrogant wirken die stolzen Tuareg, mit Amuletten geschmückt und das Gesicht meist mit dem Gesichtsschleier – dem Litham – verhüllt. Ihre weiten Gewänder leuchten in allen Blautönen oder in tadellosem Weiß. Einige schreiten im eleganten Schwarz daher. Anders als bei den Arabern verhüllen sich bei diesem Wüstenvolk die Männer statt der Frauen. Auf dem Postamt nehmen wir mit dem fernem Europa Kontakt auf. Auch eine Bank und einen verstaubten Supermarkt müssen wir aufsuchen. In einer kleinen dunklen Werkstatt

lassen wir die Reifen reparieren.

Gegen Abend folgen wir einem anderen Fahrzeug mit österreichischer Besatzung. Wir verlassen die Stadt gemeinsam in Richtung des Hoggargebirges. Das Paar aus Wien kennt dort am Fuße der gigantischen Vulkan-Nadel Pic-Iharen einen idyllischen Übernachtungsplatz. Nachdem ihnen gestern in dieser steinigem Gegend ein Skorpion seinen Besuch abstattete und auch sehr schmerzhaft zustach, ziehen wir mal für die nächsten Tage Stiefel an. Noch lange sitzen wir in der Nacht unter einem einmaligen Sternenhimmel und tauschen unsere bisherigen Saharaerlebnisse aus. Nur unsere Stimmen hallen durch die sonst totenstille Nacht. Den späten Mond über den Pic-Iharen erleben wir nicht mehr, da kuscheln wir uns schon lange tief in unsere staubigen Matratzen.

Tuareg – die blauen Nomaden

Für unsere Expedition ins Hoggargebirge müssen wir unbedingt noch die Wasservorräte auffüllen. An der Tahabort-Chapuis-Quelle lagern durchziehende Tuareg. Nur gegen ein unvererschämtes Bakschisch lassen sie uns schöpfen.

Noch immer fühlen sich die Tuareg als die Herren der Wüste. Ein Hauch von Abenteuer und Romantik umweht sie allemal. Gegen die bereits im 8. Jahrhundert nach Süden vordringenden Araber und den ihnen aufgezwungenen Islam setzten sie sich heftig zur Wehr. Die Moslems nannten sie daher „Tuareg“, was „die von Allah Verstoßenen“ bedeutet. Sie selbst nennen sich „Imouhar“ – die Freien. Seit mehr als 2000 Jahren ist die Existenz der „Blauen Männer“ hier in der Zentralsahara nachweisbar. Noch heute gibt es bei diesen Stämmen Sklaven. Die bereits erwähnten Harratin oder deren Nachkommen werden innerhalb der Tuaregfamilien vererbt. Für uns sieht es schon recht malerisch aus, wie jetzt ein verhüllter Targi* mit riesigem Turban auf seinem hellen Reitkamel aus der Wüste auftaucht, um das Tier und sich aus der Quelle zu erfrischen. Uns würdigt er im Vorüberreiten keines Blickes.

Jetzt trennen sich auch wieder die Wege der Österreicher von den unseren.

Hoggar

Vor uns liegt nun das höchste und imposanteste Gebirge der Sahara, das im Tahat über 3000 Meter erreicht. Ganz typisch sind seine steil aufragenden Basalt-Türme, wie wir sie gestern schon am Pic-Iharen bewundern durften. Anders als bei den meisten Vulkanbergen auf der Welt steht hier nur noch die erstarrte Lava, die einst den Krater wie einen Korken verschloss. Der eigentliche Berg ist abgetragen und erodiert. Seit Jahren träumen wir davon, einmal durch diese unvergleichliche Landschaft zu reisen. Von nun an nehmen wir noch abenteuerlichere Pisten unter die Räder als bisher. Kompass und militärische Messischblätter, auf denen fast jeder Stein verzeichnet ist, haben wir wegen der zum Teil sehr



*) Tuareg – Einzähl Targi

schlechten Wegmarkierungen auf jeden Fall an Bord.

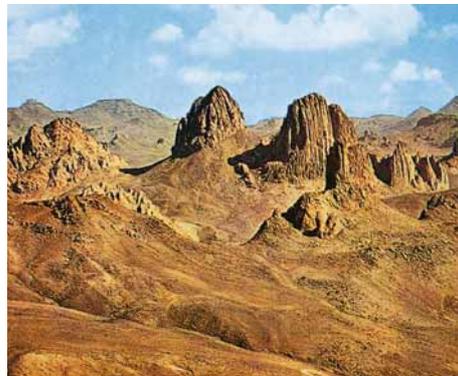
Bald erreichen wir die Imlaoulaouène-Guel-tas, verborgen zwischen rosaroten Felsen. Hier schimmert klares Wasser. Guel-tas sind im Grunde genommen tiefe Pfützen, die sich vom seltenen Regen in den Vertiefungen der Fels-landschaft bilden. Eine willkommene Ab-wechslung für eine kleine Badeerfrischung. Rund um die Becken haben sich grüne Sträu-cher angesiedelt. Zumeist jedoch giftige Wolfsmilch-Euphorbien. Bald steigt die Straße in unzähligen Kehren und Windungen hinauf in die Steinwüste. Vor uns taucht die Vulkan-Nadel des Adaoud mit ihren 1890 Me-



tern auf und dahinter erspähen wir bereits den über 2100 Meter hohen Akar-Akar. Das ge-waltige Vulkanmassiv des Hoggar zeigt uns dunkle Granitberge, die sich mit hellen Berg-stöcken abwechseln. Freistehende Basalt-na-deln, die Vulkanruinen, recken sich wie mah-nende Finger in den gleißenden Himmel. Man-che Bergkuppen erheben sich wie riesige Or-geln mit aus Lava geformten Pfeifen. Wir durchfahren Tiefsandstrecken und weite von Granitblöcken übersäte Hochflächen. Oft ist der eigentliche Fahrweg nicht zu erkennen und wir halten uns an auffällige Landmarken, um weiterzukommen. Wir durchqueren trockene Wadis und oft knirschen die vorderen und hin-teren Überhänge des Bullys über den Boden. Manchmal ist Schrittgeschwindigkeit schon zu riskant. Tiefsandflächen müssen wir allerdings mangels Allrad mit Schwung und oft mit durchdrehenden Rädern durchheilen. Wieder durchfahren wir ein tückisches Tiefsandfeld. So richtig lässt sich der schlingernde Wagen hier gar nicht lenken. Man hat das Gefühl, als schwimme das Fahrzeug auf dem Sand.

Aus und vorbei

Plötzlich ein gewaltiger Schlag unter dem Wa-gen. Mit dem Querlenker haben wir einen im Sand versteckten Felsbrocken erwischt. Das Fahrzeugteil ist stark verbogen und die Vor-derräder „schielen“ nach innen. Aus, vorbei – mit diesem Schaden müssen wir das gesteck-te Ziel der Reise direkt vor Augen aufgeben.



Der Berg Assekrem mit der ehemaligen Ein-siedelei des Paters Charles de Foucould, die sich auf 2800 Metern befindet, sollte die Krö-nung unserer Reise sein. Der steile Schotter-Pass ist mit unserem angeschlagenen Fahrzeug nicht mehr zu schaffen. Der einmalige Son-nenaufgang dort oben muss morgen früh ohne uns stattfinden. Vielleicht sollte man eine sol-che Extremtour aber auch nicht an einem 13. April in Angriff nehmen!

An eine Reparatur hier draußen ist nicht zu denken. Einen ganzen Tag brauchen wir für die fast 90 Kilometer zurück nach Tamanras-set. Unsere Schweißausbrüche heute rühren weniger von der erbarmungslos brennenden Sonne, sondern vom ständigen ohrenbetäu-benden und nervtötenden Schlagen des ver-bogenen Querlenkers gegen die Vorderachse. Mit einem Vorschlaghammer versucht die Werkstatt in Tamanrasset den Federstahl zu richten. Das kiloschwere Werkzeug fliegt dem Monteur um die Ohren. Aber man fin-det eine algerische Lösung, die bis nach Hau-se halten wird. Ohne das Teil auszubauen, wird mit einem Schweißbrenner die Stahlstange zum Glühen gebracht, die damit ihre Feder-kraft verliert. Jetzt wird eine starke Kette um den nun seiner Eigensinnigkeit beraubten Querlenker gewunden. Das andere Ende der Kette wird um den Stamm einer Palme ge-wickelt. Jetzt im Rückwärtsgang ein paar Mal kräftig zurückgesetzt. Mir kommen fast die Tränen. Es kracht laut, wenn der Bully wie ein Hofhund jedes Mal an der Kette zerrt und dann abrupt gestoppt wird. Aber es hilft. Die Räder zeigen wieder gerade nach vorn. Jetzt, wo wir schon mal hier sind, wird auch gleich der total versandete Motorraum gereinigt und Öl gewechselt. Den Luftfilter blasen wir seit fast zwei Wochen sowieso täglich aus.

Einen zweiten Angriff auf den Assekrem wol-len wir uns und dem lädierten VW nicht noch einmal zumuten. Wir verlassen Tamanrasset, eingedeckt mit neuen Vorräten, wieder in Richtung Norden.

Durch Tunesien, mit einer Fähre übers Mittelmeer, durch Norditalien und die Schweiz erreichen wir mit ziemlich genau 10000 Kilometern mehr auf dem Tacho wie-der deutschen Boden. Die grünen Wiesen und Wälder hier zu Hause erscheinen uns nach Wochen in Staub und Sand wie eine Fata Morgana.

