



Silvester/Neujahr in der Sahara

Reisebericht über eine Tunesienreise vom 24. 12. 94 bis zum 07. 01. 95

Veranstalter: Doris und Jürg Solberger, VOODOOVISION, 3282 Barga

Teilnehmer: 44 Personen in 17 Geländewagen, aufgeteilt in fünf Kleingruppen. Mein Leitmotiv dieser Reise: «Denn erstens kommt es anders und zweitens als man denkt...»

An einem sonnigen Wochenende Anfangs Oktober fand ein erstes Vorbereitungstreffen bei Doris und Jürg bei ihrem Travel-Shop in Ins statt. Anlässlich dieses Treffens lernten wir uns gegenseitig in der Reisegruppe kennen, und es wurden

Autor: Urs Spielhofer

kleine Grüppchen gebildet, die ausserhalb der Fixpunkte (Fähre, Dünenüberquerung, Silvesterparty) für sich allein durchs Land reisen sollten.



Doris und Jürg gaben uns jede Menge nützlicher Tipps und Hinweise für die Reisevorbereitungen, die abgegebene Reisecheckliste darf im Nachhinein als sehr praktisch bezeichnet werden. Bei aller Ernsthaftigkeit blieb jedoch genügend Raum für das gemütliche Beisammensein nach dem Nachtessen am Feuer. Da noch ein paar Fragen offen blieben, wurde ein zweites Treffen Ende November vereinbart.

Mein Land-Rover war reisefertig. Es war recht kalt auf dem Weg durch den Gott-hard, immerhin verfügt mein «Liseli» über eine Einrichtung (bei anderen Fahrzeugen Heizung genannt), die dafür sorgte, dass etwas weniger kalte Luft ins Innere strömte. Selber hatte ich noch nie eine Fähre benutzt, doch aus den Erzählungen eines Nachbarn, der seine Ferie alljährlich in Finnland verbringt, glaubte

ich zu wissen, dass das Einschiffen eine wohlorganisierte Routineübung sei. Doch getreu dem Leitmotiv gab es keinerlei Vorselektion der Fahrzeuge bezüglich Gewicht oder Höhe.

A propos Autos: wer einmal erfahren will, wieviel Ware sich in, um und auf einem normalen PW verstauen lässt, der schaue sich in Genua um, wenn die arabischen Gastarbeiter nach Hause fahren. Da war zum Beispiel ein Renault 21, der war so hoch beladen (Kühlschrank, Sofa, Fauteuils...), dass ich auf dem Dach meines Landys stehen musste, um den Überblick zu bekommen! Auch innen war das Auto total vollgestopft, ich weiss heute noch nicht, wie der Fahrer jeweils den Schalt-hebel fand. Dabei betrug die Bodenfreiheit noch ca. 7 cm, was nur möglich ist, wenn die Gummipuffer noch relativ neu und verformbar sind....

Nachdem wir dann doch noch im Schiff parkiert hatten, suchten wir unser Deck,

wo uns Marc (ein VOODOO-Reiseteilnehmer aus Frankreich) die Zimmer zuteilte. Kaum war das Gepäck deponiert, stürzten wir uns an die Bar, deren Standort wir uns vorsichtigerweise schon kurz nach dem Eintreffen eingepträgt hatten, um den inneren Schweinehund elendig im Bier zu ersäufen. Dabei vereinsamten wir keineswegs, es konnte sich bei der Mehrzahl der Passagiere in unserer Klasse also keineswegs um extrem gläubige Moslems handeln.

Nachdem «Bölkstoff» in ausreichender Menge gebunkert war, überzeugten wir uns davon, dass die angegebene Zeit für das Abendessen alles andere als ein Gerücht war, die Besatzung hatte das Kunststück fertiggebracht, innerst kürzester Zeit alle Passagiere unterzubringen und gleichzeitig die Küche unter Dampf zu setzen. Wir liessen uns (hervorragend) bedienen, das Essen war auch für verwöhnte Gaumen mehr als nur geniessbar. Nach dem Essen zog es uns erneut an die Bar.

Land in Sicht

Man hatte uns gewarnt, dass das Ausschiffen und die tunesischen Zollformalitäten eine enorme Geduldsprobe sein würden. Also stellten wir uns auf ein langwieriges Einreiseverfahren ein, als das Schiff am Abend in Tunis anlegte. Doch



bevor es soweit kam, gab es für mich bereits wieder einiges zu tun. Leuten, die in Land-Rovern herumfahren, geht offenbar der Ruf voraus, dass sie sich mit allerlei Mechanik auskennen. So wurde ich denn von einem Italiener angefragt, ob ich ihm nicht mit Hilfe von Überbrückungskabeln das Auto wieder zum Laufen bringen könnte. Es war ein Golf GTD, und das Abdecken der Batterie hätte beinahe einen Haftpflichtfall provoziert, denn die modernen Plastikautos sind noch weit weniger servicefreundlich, als meine kuriose altenglische Konstruktion. Trotzdem fanden wir die Batterieklemmen und ein günstig stehendes Spenderfahrzeug, so dass auch diese Touristen aus eigener Motorkraft von der Fähre gelangten. Der Landy neben uns hatte noch einen Plattfuss, den Rainer und ich dann auch noch mit Hilfe der Handpumpe provisorisch zu beheben halfen. So hatte ich denn beim Ausschiffen bereits schwarze Hände, obwohl mein «Liseli» noch nicht den geringsten Ansatz einer Störung wahrnehmen liess. Die Zollformalitäten nahmen nicht einmal den Umfang eines normalen Grenzübertretens eines Schweizerbürgers in Koblenz an, so dass wir ziemlich schnell auf tunesischem Boden standen, was so erstaunlicher war, wenn man sah, welche Menge von zum Teil kurios beladenen Fahrzeugen hineinrollte.

Nach einer Einzelübernahme in Tunis fanden wir dank Rainers gutem Spürsinn nicht nur quer durch Tunis, sondern fuhren anschliessend auf einer veritablen Route touristische, die uns mit dem Anblick eines phänomenalen Aquäduktes verwöhnte. So um die Mittagszeit machten wir etwas, was einem normalerweise jeder Reiseführer unter Androhung von Montezumas Rache verbietet: Bei einem Haus, vor welchem das Fell eines frisch geschlachteten Schafes hing und ein Holzkohlenfeuerchen glimmte, hielten wir auf Rainers Anraten, kauften ein Kilo Fleisch und liessen es uns gleich grillieren. Es war vom Feinsten!

Die schönste Medina des Maghreb

Diese Aussage über die Altstadt von Kairouan ist einem Reiseführer entnommen, unsere Eindrücke liessen den Schluss zu, dass es sich dabei nicht um eine Übertreibung handelt. Die Fahrt von Kairouan nach Gafsa am Morgen des 27.12. war vor allem durch das herrliche Wetter geprägt. Daher schalteten wir ab und zu einen kurzen Fotohalt ein. Gafsa hingegen durchführten wir ohne anzuhalten, da wir am Abend rechtzeitig in Douz ankommen wollten. In Richtung El Guetar, ca. 3 km nach Gafsa stellten wir die Untiere in unseren Inneren an einem Holzkohlengrill auf die weiter oben schon beschriebene Art. Nachdem der Hunger gestillt war, fuhren wir noch ca. 15 km auf der Asphaltstrasse in Richtung Gabès, um dann in südlicher Richtung die Piste nach Kebili unter die Räder zu nehmen. Die Qualität der Piste variierte zwischen Bachbett und Autobahn, wobei fairerweise gesagt werden muss, dass die zweite Qualitätsart überwiegte. Es gab Stellen, wo wir so richtig Staub aufwirbeln konn-

ten, was uns natürlich Spass bereitete. Über den Schott el Fedjaj kam zum ersten Mal Wüstenfeeling auf, weit und breit keine Vegetation, dafür Luftspiegelungen am Horizont. Gert geriet ins Schwärmen: «Diese Weite – diese Ferne!» Es sollte nicht das letzte Mal sein, dass er solche Gefühlsausserungen von sich gab. Ob der Rüttelerei im ersten Teil der Piste war an Gerts Landy der Rohrrahmen der Sandblechhalterung zu Bruch gegangen. In Kebili fanden wir eine Reparaturwerkstätte, die nach anfänglichem Zögern bereit war, das gebrochene Rohr zu schweissen. Der Mechaniker hatte anfänglich wohl befürchtet, das ganze Chassis sei zu schweissen, so dass er um seine Gasvorräte zitterte. Als er jedoch das gebrochene Rohr sah, begann er unverzüglich mit der Arbeit. Er bemalte sogar die Schweissnaht mit der passenden schwarzen Farbe! Nachdem erstaunlich wenige Dinar den Besitzer gewechselt hatten, fuhren wir weiter in Richtung Douz.

Treffpunkt Douz – grosses Sahara-Festival

In Douz angekommen traf uns beinahe der Schlag ob der immensen Menschenmenge in dieser Stadt. Offenbar hatte das Sahara-Festival eine grosse Anziehungskraft auf alle möglichen Leute ausgeübt. Nach kurzem Suchen fanden wir den von Jürg angegebenen Camping «Desert Club», wo wir wie verabredet auf die anderen Reisegruppen trafen. Es gab bereits erste Erlebnisse zu berichten, auch das wohlverdiente Bier aus Rainers schier unerschöpflichen Quellen wurde genossen. Nach dem Abendessen traf man sich am grossen Feuer, das Material dazu hatten wir eigenhändig herbeigeschleppt. Am anderen Morgen mussten wir schon ziemlich früh aus den Schlafsäcken kriechen, eine Fahrt in ein Sandrosenfeld war angesagt. Derweil Gert in der Stadt eine Occasions-Lichtmaschine organisierte, fuhr der Rest der Gruppe auf wirren Wegen in den Sanddünen herum, bis wir dann doch noch im Sandrosenfeld ankamen. Lange konnte ich mich jedoch nicht

der Rosensuche widmen, denn an einem japanischen Geländebus hiess es die zu langen Stossdämpfer ausbauen, da sie nach jeder Düne voll durchschlugen. Mit viel Bakschisch in flüssiger Form wurde verhindert, dass ich hier Besitzer und Automarke erwähne. Wir fuhren weiter zum Sahara-Festival. Dieses hatte ich mir allerdings etwas anders vorgestellt, so als eine Art Rummelplatz, doch die farbenprächtigen Darbietungen vor der Tribüne waren auch eine Augenweide. Ganz aus der Nähe konnte ich erkennen, dass eine Kamelzunge eine ziemlich schlabberige Angelegenheit ist. Auch ein Hochzeitsitz auf einem Kamel war zu sehen, die Bräute der Wüste müssen eine ausgezeichnete Seefestigkeit aufweisen! Ein ganz besonderer Leckerbissen waren aber die waghalsigen Reiter-Kunststücke, die dem Publikum dargeboten wurden. Was da die Wüstensöhne auf ihren feurigen Pferden zeigten, sah selbst aus grösserer Distanz geradezu halbschmerzhaft aus, umso mehr überraschte die Leichtigkeit, mit der die Reiter ihre Fertigkeiten demonstrierten.

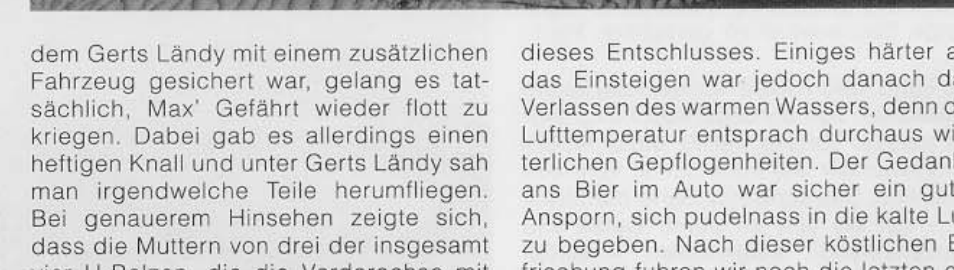
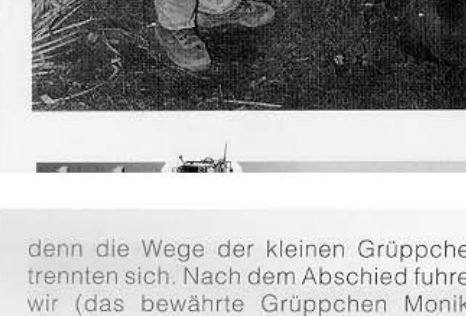
Ab durch die Wüste

Da wir am anderen Morgen zur Dünenüberquerung in Richtung Ksar Ghilane durchqueren wollten, wurden am Vorabend die Autos noch einmal gründlich durchgecheckt. Zum Trost der neidvoll geprüften Besitzer reparaturanfälliger Fahrzeuge muss ich hier eingestehen, dass auch mein Auto einer Reparatur bedurfte: die Glühlampe des Standlichts vorne rechts musste ersetzt werden! Auch die Hupe eines japanischen Geländebusses konnte wieder zum Tönen gebracht werden, so dass das Risiko von Unfällen insonderst massiv vermindert werden konnte. Aus weiter oben schon erwähnten Gründen ist es mir hier nicht gestattet, Besitzer und Marke zu erwähnen. Gegen den Mittag des 29. Dezembers brachen wir zur Dünenüberquerung auf, eine lockere Schraube im Zündverteiler von Gert sorgte für Knallgeräusche und eine erste Verzögerung der Fahrt. Danach kamen wir recht flott voran, Rainer

und ich hatten wenig Probleme, die Dünen zu meistern, was uns jeweils an der Weiterfahrt hinderte war nicht der Sand, sondern die darin versenkten Autos. Am Abhang einer grossen Düne errichteten wir das Nachtlager, das Drehlicht auf Gerts Landy zeigte den nachfolgenden Gruppen den richtigen Weg. Am Lagerfeuer konnten wir einen Sternenhimmel erblicken, den man bei uns nur in alpinen Höhenlagen bei Kälte in solchem Reichtum erleben kann. Etwas abseits des Feuers eröffnete sich eine Sternensprache, die nicht mit Worten beschrieben werden kann. Der Morgen des 30. Dezembers versetzte selbst die prosaischesten Gemüter in eine poetische Stimmung. Kurz vor Sonnenaufgang war am Horizont der Mond mit einer hauchdünnen Schicht um die als Ganzes sichtbare Kugel zu erblicken, das warme Licht des Sonnenaufgangs in den Dünen liess die Schönheit der Wüste voll zur Geltung kommen. Nach dem Frühstück brachen wir gestärkt zur zweiten Etappe unserer Dünenüberquerung auf. Die Dünen waren etwas weicher als die vom Vortag, so dass auch ich es fertigbrachte, mein «Liseli» einzusanden, als ich an Max' ebenfalls eingelohtem Nissan zwecks Abschlepphilfe vorbeifahren wollte. Mit Hilfe von Gerts Seilwinde kriegten wir beide Autos wieder flott, so dass die Fahrt weitergehen konnte. Etwas weiter vorn gelangten wir an eine Passage, von der wir noch nicht ahnten, dass wir sie erst Stunden später wieder verlassen würden.

Murphy's Gesetz...

Zuerst steckte eigentlich nur ein Fahrzeug im Sand fest, die übrigen hielten an und halfen oder warteten, bis es weitergehen sollte. Max und Herbie waren beide mit Schaufeln und Schieben beschäftigt, als sich Fritz ans Steuer des Nissan von Max setzte, um uns sein fahrerisches Können zu demonstrieren. Dieses bestand darin, dass der Nissan 30 Meter weiter bis aufs Chassis im Sand steckte. Erste Bergeversuche mit «Liseli» und Berggurt blieben erfolglos, so dass Gert mit seiner Seilwinde zu Hilfe kam. Nach-



dem Gerts Landy mit einem zusätzlichen Fahrzeug gesichert war, gelang es tatsächlich, Max' Gefährt wieder flott zu kriegen. Dabei gab es allerdings einen heftigen Knall und unter Gerts Landy sah man irgendwelche Teile herumfliegen. Bei genauerem Hinsehen zeigte sich, dass die Muttern von drei der insgesamt vier U-Bolzen, die die Vorderachse mit den Blattfedern verbinden, ausgerissen waren. Gemeinsam reparierten wir das Malheur und verschweissten die Muttern sicherheitshalber an den U-Bolzen unter Zuhilfenahme zweier Fahrzeugbatterien und dem Voodoo-Schweissspaten. Mit etwas Verspätung erreichten wir dann unser Nachtlager, wo wir uns ausgiebig mit Bier und ausreichend gewürztem Gemüseintopf von den Strapazen erholten. Nach dem Essen sorgte dann unser Führer am Lagerfeuer für etwas Stimmung. Sein einprägsames Lied «Hallah hallah jababa, Sidi Mansour jababa...» bereitete besonders Mörsere aus dem Welschland enormen Spass. Einmal mehr schlief ich trotz klirrender Kälte wohligh warm in meinem Schlafsack, die Bezugswolle nennen ich gerne: VOODOOVISION Travel-Shop. Die Fahrt zum Ksar Ghilane am Morgen des Silvestertags wurde noch ein paar nahrhafte Dünen zu bieten. Ein besonderer Genuss für die Landy-Fahrer waren die vielen Toyotas, die jeweils bis zum Chassis im Sand steckten. Beim Beobachten der Art und Weise, wie diese Autos versenkt wurden, drängte sich jedoch die Frage auf, ob es denn wirklich nur am Fabrikat liege. (Dem unbefangenen Leser drängt sich vielleicht die Frage auf, ob der Autor nicht ab und zu über eine gewisse Boshaftigkeit verfüge.)

Ksar Ghilane les Bains

Mitten in der Oase bei Ksar Ghilane hatte es einen grossen Teich mit nahezu körperwarmem Wasser. Nachdem der Verfasser die ersten Überlebenden dem dampfenden Nass entsteigen sah, wagte er sich schliesslich auch selbst in die warmen Fluten. Als kurze Zeit später dann Jürg mit einer Dose Bier im Wasser erschien, bestätigte sich die Richtigkeit

dieses Entschlusses. Einiges härter als das Einsteigen war jedoch danach das Verlassen des warmen Wassers, denn die Lufttemperatur entsprach durchaus winterlichen Gepflogenheiten. Der Gedanke ans Bier im Auto war sicher ein guter Ansporn, sich pudelnass in die kalte Luft zu begeben. Nach dieser köstlichen Luftfrischung fuhren wir noch die letzten ca. 20 Kilometer hinaus zu unserem definitiven Lagerplatz.

Silvesterparty

Nachdem das Lager errichtet und die Haare gewaschen waren, wurde die nähere Umgebung besichtigt. Unsere Festzelte waren von den Führern bereits errichtet worden, die festlich gedeckte Tafel liess bereits ahnen, was uns erwartete. Am artesischen Brunnen war inzwischen wegen des Sonnenuntergangs eine wahre Photoepidemie ausgebrochen, das am meisten fotografierte Sujet dürfte wohl der Wasserstrahl mit dahinterlegender Sonne und davorstehendem Einheimischem gewesen sein. Danach trafen wir uns zum Essen. Zuerst mussten uns von den Führern gezeigt, wie man in der Wüste Brot und Fleisch zubereitet: eingegraben im durch ein Feuer erhitzten Sand. Eine gewisse Fertigkeit ist dabei wohl vonnöten, denn das Essen war in keiner Art und Weise sandig. Danach setzten oder besser legten wir uns zu Tische und liessen uns verwöhnen, Essen und Wein schmeckten vorzüglich, so dass von beidem mehrmals nachgereicht werden musste. Das Fest mitten in den Dünen dauerte für viele mit Gesang, Tanz, Lagerfeuer, Wunderkerzen, Heldenstories und ulkigen Darbietungen bis in den nächsten Morgen hinein...

The day after

Am Neujahrsmorgen erwachte ich traditionellerweise mit Saharai-Haarauswurfkatarrh, es ist mir heute noch schleierhaft, warum sich ausgerechnet an diesem Morgen so viele Leute nach meinem Wohlbefinden erkundigten. Nach einem gemütlichen Frühstück ging es bereits wieder ans Abschiednehmen,

denn die Wege der kleinen Grüppchen trennten sich. Nach dem Abschied fuhren wir (das behavte Grüppchen Monika und Gert, Rainer, Max, Herbert und ich) ca. 15 km in östlicher Richtung, wo wir dann tatsächlich auf die ersehnte Pipeline-Piste stiessen. Abgesehen von ganz wenigen Schlaglöchern und einigen Sandverwehungen war diese fast wie eine Autobahn zu befahren, wir kamen recht zügig voran.

Weisser geht's nicht

In Kebili wurde noch kurz das nötigste eingekauft. Danach fuhren wir weiter in Richtung Tozeur über den Chott el Jerid. Kurz nach Kebili verdunkelte sich der Himmel im Norden dermaßen, dass wir schon glaubten, in einen Sandsturm zu geraten. Diese Suppe wurde allerdings nicht so heiss gegessen, wie sie gekocht schien, so dass wir in der grossen Salz-ebene des Chott el Jerid ab und zu sogar einige Sonnenstrahlen geniessen konnten.

Die Fahrt durch diese riesige, total flache Landschaft von durchgehend hellgrauer bis weisser Tönung war für einen Alpenlandbewohner wie mich schon sehr eindrucklich. Das schwarze Band der Strasse – nur ab und zu durch Cafés und Souvenirstände aufgelockert – verlief schnurgerade ins weisse Nichts. Fast wie als Mahnmal für waghalsige Off-Roadies stand irgendwo in der weissen Weite das halb versunkene Wrack eines Autobusses, der wohl 'mal einen Weg abseits der Strasse gesucht hatte. Die normale Strasse nach Tamerza entpuppte sich als veritable Passstrasse mit Serpentinem, so dass ich ob der Lenkarbeit mit meinem «Liseli» beinahe einen Muskelkater kriegte (weibliche Wesen sind halt nun 'mal sehr schwer zu lenken!). Die Strasse schien übrigens recht schnell gebaut worden zu sein, die Bauausführung entsprach ungefähr dem Stil und der Qualität der Arbeit der Genietruppen der Schweizer Armee! Die Nähe der algerischen Grenze forderte offenbar ihren Tribut. Die Strecke Midès – Redeyef – Moulares war problemlos zu schaffen, das schöne Wetter stärkte unseren Optimismus, noch bei hellem Tag in El Kef einzutreffen.

Ca. 8 km nach Moulares bogen wir links ab, um auf die als Asphaltstrasse auf der Karte eingezeichnete Strasse Nr. 122 in nordöstlicher Richtung nach Mejen Bel Abbès zu gelangen. Nach ca. 2 km Fahrt ging der Asphaltbelag abrupt in eine Schotterpiste über. Nur der respektable Zustand der Piste und das nahe Bahngelände liessen uns ahnen, auf dem richtigen Weg zu sein. Bei einem Ort namens Sidi Boubaker hiess es nordwestlich halten, um später wieder in nordöstlicher Richtung weiterzukommen. Es gab allerdings weit und breit kein Anzeichen einer Richtungsänderung, doch da auf der Karte nicht einmal der Ansatz eines Eselpfades in der Nähe eingezeichnet war, musste es ganz einfach die richtige Strasse sein. Zwei Dörfer weiter hielt uns ein Uniformierter an, um uns mitzuteilen, dass die Grenze nach Algerien gesperrt sei und wir um-

kehren müssten. Etwas ratlos wendeten wir, um danach einmütig zum Schluss zu kommen, dass die schöne Asphaltstrasse, die uns hierher gebracht hatte, auf der Karte lediglich als ausgetrocknetes Flussbett eingezeichnet war. Zurück in Sidi Boubaker suchten wir erneut einen Weg nach Nordosten, doch ausser Gemüseplantagen war weit und breit nichts auszumachen. Also fuhren wir halt in südöstlicher Richtung weg, um auf die Strasse Nr. 17 (Gafsa – Feriana) zu gelangen. Langsam begann sich der Himmel zu verdüstern und böiger Wind kam auf. Schliesslich erreichten wir die Strasse Gafsa – Feriana, so dass die Fahrt nun etwas zügiger vorangehen sollte. Als wir durch die erleuchteten Strassen von El Kef fuhren, bemerkten wir zu unserem Erstaunen, dass hier regelrechte Schnee-

Verkehrsgewühl von Tunis, so dass wir noch bei hellem Nachmittage im Hotel Amilcar eintrafen. Wir trafen hier wieder auf die anderen Reisegruppen und liessen es uns zum letzten Mal auf dem afrikanischen Kontinent einen späten Abend lang gutgehen.

Am anderen Morgen hiess es in aller Herrgottsfürhe um sieben, denn wir sollten uns morgens um sieben am Fährhafen in Tunis einfinden. Getreu dem Motto «morgens um sieben ist die Welt noch in Ordnung» fanden wir den Hafen auf Anhieb, so dass wir eine geraume Weile in der Kälte auf unsere Einschiffung warten konnten. Das wohl mühsamste am ganzen Prozedere war die Tatsache, dass die europäischen Durchschnitstouristen, die auf die Fähre fahren wollten, nicht über die nötige Flexibilität verfügten, um rei-



maden an den Strassenrändern lagen. Offenbar hatte es hier zünftig geschneit! Am anderen Morgen fürchtete ich im allerersten Moment nach dem Aufwachen, an fortgeschrittenen Symptomen des Delirium tremens zu leiden. Da befanden wir uns doch südlich des Mittelmeeres auf afrikanischem Boden, doch beim Blick aus dem Fenster sah ich nichts anderes als eine total eingeschneite Stadt. Erst die Bezeugungen meiner Reisepartner konnten meine gesundheitlichen Befürchtungen zerstreuen, es lagen tatsächlich ca. 15 cm Schnee über der Stadt. Wir nahmen die restliche Strecke nach Sidi bou Said, in der Nähe von Tunis gelegenen, unter die Räder. Unterwegs mussten wir leider die ernüchternde Erfahrung machen, dass die Busfahrer nicht bloss in Mitteleuropa durch besonders schlechte Manieren auf der Strasse auffallen. Doch solche Kalamitäten und uniformierte Beamte, die ihr helles Entzücken an Herbie am Steuer hatten, konnten uns nicht vom rechten Weg abhalten. Rainer, der mit meinem «Liseli» bald schon besser fuhr als ich selbst, zeigte in Tunis an einer Ampel noch einen Mercedesfahrer den Meister (the power of four cylinders was glorious over the four stinking Diesel holes). Zielsicher wie (fast) immer pflügte wir uns durchs

bungslos auf dem Schiff Platz zu finden. Trotz diverser Kalamitäten fanden wir inntert einigermaßen nützlicher Frist Platz auf dem Schiff. Süffisantes Detail am Rande: Ein tunesischer Zollbeamter beharrte auf der Vorweisung aller Ausweise, die ich beim Passieren des Zolls gerade in den Händen hielt. So bekam er unter anderem auch Abgawartungsdokument und Landy-Club-Ausweis zu Gesicht! Auf dem Schiff waren wir schnell heimisch, kaum war das Gepäck in der Kabine verstaut, zog es uns scharenweise an die Bar, wo denn auch der Bölkstoff bald in Strömen floss. Schnell merkte ich, dass ich durchaus nicht der einzige bin, der zu Räuber Geschichten neigt...

Die nächsten begleiteten Saharautoren und die Neujahrreise mit Sahara-Party führt VOODOOVISION in Libyen durch. Das Programm für 1995/96 kann bezogen werden bei: VOODOOVISION, Jürg und Doris Solberger, 3282 Barga, Telefon 032/82 18 33, Telefax 032/82 56 92

Die Veranstalter führen auch Geländefahrkurse und den alljährlichen Voodoo-Afrakafahrer/-innen-Treff (11.-13. August in Niederried bei Kallnach/BE, Info-Tel.: 031/312 20 11) durch. Beides hat der Verfasser dieses Berichtes vorgängig besucht.