

Tagebuch einer Abenteuerreise:

„Tunesien 2006“

von Frank Bosch aus dem oberbergischen Engelskirchen

Vor dem eigentlichen Tagebuch-Bericht dieser Abenteuerreise ein kurzer Vorspann:

Mein Hobby ist seit eh und je das Sportfischen. Und dieses Hobby betreibe ich hauptsächlich aus der Verbundenheit zur Natur. Es gibt für mich nichts Schöneres, als am Wasser zu sitzen und mich in der Abgeschiedenheit an der Natur zu erfreuen.

Zu dem Hobby „OffRoad“ kam ich wie die „Jungfrau zum Kind“. Ein guter Bekannter (heute mein Freund) Hans Liebner suchte vor drei Jahren einen Beifahrer für ein Off-Road-Event, das von Martin Trier (Allrad-Spezi-Trier aus Gummersbach) ausgerichtet wurde.

Während dieses Events hat auch mich das Off-Road-Fieber gepackt. Bei einem geselligen Abend der „Off-Road Freunde Trier“ im Dezember 2005 wurde unter anderem ein Video des Events „Tunesien 2005“ vorgeführt. Ich war von den Aufnahmen derart fasziniert, dass ich mich im Januar für die Tour 2006 angemeldet habe. Mein Freund Hans folgte einige Wochen später.

Tag 1:

Nach monatelangen Vorbereitungen sind wir am 27. Oktober vom Stammsitz des „Allrad-Spezi Trier“ blauäugig in Richtung Tunesien gestartet. Der Nissan Terrano II von Hans war mit Werkzeug, Ersatzteilen, Lebensmitteln und Wasser beladen bis unter das Dach. Bei unserem Eintreffen am „Stammsitz“ ein misstrauischer Blick von Martin Trier mit der Anmerkung „Ihr liegt aber ganz schön tief“. Mit null Ahnung was uns erwartet und Verharmlosung der mahnenden Worte von Martin Trier sind wir gestartet. Unser Weg führte uns an diesem Tag in die Schweiz. Hier hat sich das 5. Team (ein Kollege mit Frau aus Fürstentfeldbruck) hinzugesellt.



Tag 2:

Am nächsten Tag ging es weiter in Richtung Genua. Im Hafen war Warten angesagt. Die Off-Road-Fahrzeuge, die ebenfalls die Fähre Richtung Tunesien nutzen wollten, zogen sich wie ein Lindwurm durch das Hafengelände. Bedingt durch großen Andrang legte die Fähre erst spät am Abend ab.

Tag 3:

Die Überfahrt auf der Fähre verlief für meine Verhältnisse (Seekrankheit vorprogrammiert) ohne besondere Vorkommnisse (dank des Pillchens aus Ägypten).

Im Hafen von Tunis angekommen wurden die Zollformalitäten erstaunlich zügig abgewickelt. Die angekündigten erheblichen Wartezeiten blieben uns erspart. So hatten wir die Möglichkeit, unser erstes Etappenziel in Tunesien, einen „Campingplatz“ in Nabeul an der Mittelmeerküste noch rechtzeitig zu erreichen.



Tag 4:

Von Nabeul ging es entlang der Mittelmeerküste in Richtung Sfax, der zweitgrößten Stadt Tunesiens. Die Nacht verbrachten wir nach einem ausgiebigen Stadtbummel in einem super Hotel. Trotz unseres, dem Hotel-Image nicht unbedingt angepassten Outfits erlebten wir wiederum einen schönen Abend, da das Personal uns ohne Umschweife so annahm, so wie wir daher kamen.

Tag 5:

Wir verließen Sfax recht früh am Morgen, um das nächste Etappenziel möglichst bei Tageslicht zu erreichen. Der Weg führte uns über Matmata mit seinen berühmten Höhlenwohnungen. Beim Durchfahren des Dahar-Hochlandes bekamen wir einen ersten Eindruck von der Schönheit und Weite dieses Landes. Der stetige Wechsel von Farben und Formen der Landschaft war für mich schon beeindruckend. Das Etappenziel „Ksar Gilane“, das nördlichste Wüsten-Camp der Sahara, erreichten wir vor Einbruch der Dunkelheit. Nach einem guten Essen und ein paar Bier ging es in die Koje, um am nächsten Tag fit zu sein.





Tag 6:

Als wir am frühen Morgen los fuhren, wussten wir noch nicht, was uns an diesem Tag erwartet. Vom Wüsten-Camp ging es unmittelbar in die Dünen. Das Etappenziel war ein altes Fort in 2 Kilometer Entfernung. Eine lächerliche Entfernung; könnte man meinen.

Aber bereits in den ersten Dünen wurde Hans und mir klar, was Martin Trier mit dem Ausspruch „Ihr liegt aber ganz schön tief“ ausdrücken wollte. Unser Terrano II (an diesem Tag „weißer Büffel“ getauft) war einfach zu schwer und hatte zu wenig Bodenfreiheit. Hinzu kam die mangelnde Erfahrung im Durchfahren der Dünen. Wir, aber auch die übrigen Teams steckten laufend fest und es wurde bei Temperaturen von über 30 Grad im

Schatten bis zum Umfallen geschaufelt. Dank der mitgeführten Ausrüstungsgegenstände inklusive der Seilwinde am Führungsfahrzeug blieb uns größeres „Übel“ erspart.

Wir benötigten für diese schlappen 2 Kilometer sage und schreibe 8 Stunden. Nach Erreichen des alten Forts sind wir noch einige Kilometer tiefer in die Wüste gefahren und haben dort in der Abgeschiedenheit unser Nachtlager aufgeschlagen. Es wird sich jeder vorstellen können, in welcher Verfassung wir diesem Abend waren. Jeder hatte die persönlichen physischen und psychischen Grenzen kennen gelernt. Fertig wie die „gestrickten Mützen“, aber zufrieden saßen wir abends am Lagerfeuer. An diesem Tag waren alle Mitstreiter zu einem Team zusammengewachsen.

Das Erlernte dieses Tages setzte sich im Kopf eines jeden von uns fest. Und das sollte sich in der folgenden Zeit als äußerst positiv auswirken, denn vom „Buddeln“ hatten alle die Nase voll.

Tag 7:

An diesem Tag wachte ich wieder früh auf. Der Tag war angebrochen, aber die Sonne noch nicht aufgegangen. Da die Nächte um diese Jahreszeit kalt und feucht sind, zog ich mir Pulli und Weste über und kochte auf unserem Einflammen-Kocher Kaffee. Bei einer heißen Tasse Kaffee konnte ich erstmals in der Ruhe der Abgeschiedenheit einen dieser wunderschönen Sonnenaufgänge erleben.

Nachdem auch der Letzte seinen Kaffee geschlürft hatte, sind wir zu unserem nächsten Etappenziel aufgebrochen. Unser Weg führte uns von Ksar Gilane durch das „große Sand-Dünen-Meer“ über Douz zum Campement Mehari. Und hier kam uns die Erfahrung des ersten „Dünen-Erlebnistages“ zu Gute. Die Strecke war hart und anspruchsvoll. Da alle ihre Erfahrungen gesammelt hatten, jeder mit den Möglichkeiten seines Fahrzeuges vertraut war und keiner wirklich „buddeln“ wollte, agierten alle so, dass ein Festfahren eher die Ausnahme war. Dieser Streckenabschnitt forderte von den Fahrern höchste Konzentration und von den Fahrzeugen eine enorme Leistung (der „weiße Büffel“ hatte an diesem Tag wirklich nichts zu lachen). Aufgrund der anspruchsvollen Strecke erreichten wir das Campement Mehari erst nach Einbruch der Dunkelheit. Nach einem feucht-fröhlichen Abend zogen wir uns recht spät in unsere Zelte zurück.





Tag 8:

Vom Campement Mehari aus wollten wir unser nächstes Etappenziel, den „Sandblumensee“ ansteuern. Die Piste führte uns über die Ausläufer der großen Salzseen. Und ausgerechnet in der vergangenen Nacht musste es nach über einem Jahr Trockenheit geregnet haben. Die Piste stand auf einer Länge von ca. 300m unter Wasser. Da der Weg abseits der Piste zu gefährlich erschien, versuchte Martin Trier das Wasserloch zu durchfahren. Die Fahrt endete im Morast. Das Fahrzeug steckte bis zur Bodengruppe im Schlamm fest. Nun begann das waghalsige Unternehmen, die anderen Fahrzeuge über das wasserfreie, aber weiche und schlüpfrige Gelände neben der Piste nachzuführen. Ich glaube, nicht nur mir standen die Schweißperlen auf der Stirn, als ich unseren „weißen Büffel“ über den schwammigen Untergrund steuerte. Nachdem die vier Fahrzeuge ohne Zwischenfall nachgeführt waren, wurde das Führungsfahrzeug mit vereinten Kräften geborgen. Am frühen Nachmittag der zweite Zwischenfall. Der Kühler des Führungsfahrzeuges war undicht. An eine Weiterfahrt war so nicht zu denken. Beim Check der mitgeführten Ersatzteile und Reparatur-Sets konnte etwas Passendes gefunden werden. Der Kühler wurde ausgebaut und an Ort und Stelle repariert. Da die Materialien aushärten mussten, ist die Weiterfahrt auf den nächsten Tag verschoben worden. Das Nachtlager wurde recht früh aufgeschlagen. Am Lagerfeuer verlebten wir einen eher ruhigen Abend. Ich glaube, im Stillen dachte jeder: „hoffentlich hält der Kühler“. Auch dieser Vorfall führte dazu, dass das Team noch weiter zusammen wuchs.



Tag 9:

Früh aufstehen und Kühler einbauen. Kühlflüssigkeit einfüllen und Motor anlassen. Jetzt kam der entscheidende Augenblick: hält die Flickstelle? Während der Warmlaufphase des Motors wurde gefrühstückt. Zwischendurch Kühler inspizieren. Die freudige Nachricht: der Kühler hält! Noch vor dem Aufbruch fing es wieder an zu regnen; und das nicht zu knapp. Wir mussten schnellstens einen Weg finden, um die Gegend zwischen den beiden Salzseen verlassen zu können. Das Ziel „Sandrosensee“ war gestorben. Mit zunehmender Nässe wurde die Befahrbarkeit der Pisten in diesem Gebiet immer schwieriger. Wir fanden eine befahrbare Piste, die uns zurück Richtung Douz brachte. Der, für den nächsten Tag geplante Hotelaufenthalt wurde vorgezogen.



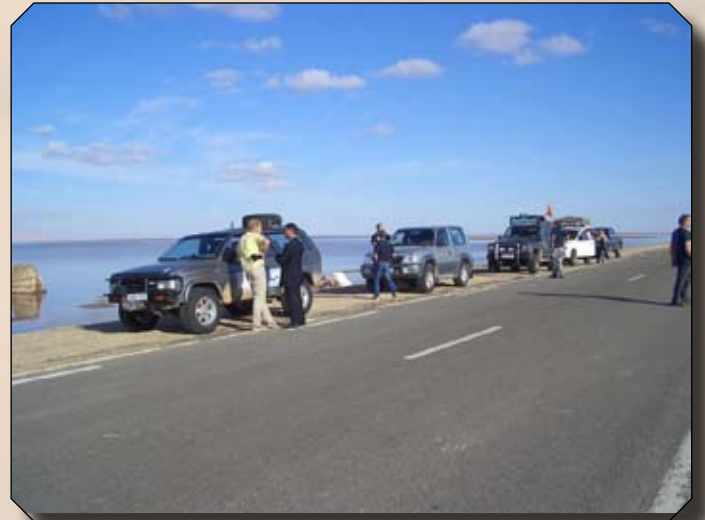


Tag 10:

Als nächstes Etappenziel wurde der „Berg Tembain“ angesteuert. Der Weg führte über eine endlos erscheinende, nervige Wellblechpiste entlang dem Nationalpark wieder in die Dünen. Nach einer wiederum anspruchsvollen Strecke, die von allen Beteiligten ohne Schwierigkeiten gemeistert wurde, erreichten wir am frühen Nachmittag den „Berg Tembain“. Es war geplant, eine Teilstrecke zum nächsten Etappenziel, „dem verlorenen See“, noch an diesem Tag zu bewältigen. Nach kurzer Beratung kamen wir zu der Auffassung, dass diese extrem schwierige Etappe mit sehr hohen Dünen bedingt durch die Zusammensetzung unserer Fahrzeuge (insbesondere mit dem „weißen Büffel“) nicht zu schaffen war. Und hier kam unser Motto zum tragen: „Zurückkommen aller Fahrzeuge ist das höchste Ziel“. Es wurde wieder deutlich, dass wir tatsächlich „ein Team“ waren. Das schwächste Fahrzeug wurde als Maßstab angesetzt. Und so beschlossen wir, das Etappenziel „verlorener See“ fallen zu lassen, und unser Lager frühzeitig am Fuße des „Berg Tembain“ aufzuschlagen. Dies gab uns die Möglichkeit, die wunderschöne Landschaft zu erleben, uns über das Erlebte ausgiebig zu unterhalten und den Rest eines anstrengenden, aber erlebnisreichen Tages mit einem atemberaubenden Sonnenuntergang ausklingen zu lassen.

Tag 11:

An diesem Tag führte unser Weg entlang der großen Salzseen „Chott El Jerid“ und „Chott El Fejej“ in Richtung Drehort der „Star Wars Trilogie“. Im letzten Jahr fuhren die Tour-Teilnehmer nicht über den Damm, der die beiden Chott's durchzieht, sondern mit hoher Geschwindigkeit über die ausgetrockneten Salzseen. Wir waren gezwungen, diesmal den Damm benutzen. Die Chott's führen nur ca. alle 50 Jahre Wasser. Wir hatten das Glück, dieses Schauspiel miterleben zu dürfen. Ich persönlich verzichtete dafür gerne auf den „Hochgeschwindigkeitsspaß“. Nachdem wir von der Straße auf die Piste gewechselt waren, begann für alle eine Art Alptraum. Nach einigen Kilometern gut befahrbarer Strecke führte der Weg über eine Wellblechpiste, die an Brutalität wohl kaum noch zu übertreffen war. Als wir in der Dunkelheit unser Etappenziel erreichten, waren Alle völlig am Ende. Es war der einzige Abend, an dem keine Stimmung aufkam. Jeder hing seinen Gedanken nach und leckte seine Wunden. Nervig war auch der Besuch von dort ansässigen Berbern, die mit penetranter Nachhaltigkeit versuchten, ihre in China gefertigten Kunststoffketten an den Mann zu bringen. Es wurde deutlich, das Tourismus hier an der Tagesordnung ist. Und das war nicht unser Ding!! Es ist durchaus bezeichnend, dass dies der einzige Abend war, an dem keine Fotos gefertigt wurden.





Tag 12:

Wir verließen endgültig die Wüste. Das Etappenziel des Tages führte uns ins „Atlas-Gebirge“. Vom Fuße des Gebirges führte der Weg über schmale Pfade hoch bis zum Gipfel. Die atemberaubenden Formationen und Gebirgszüge entschädigten uns für den vergangenen Alptraum des Vortages. Vom Gipfel führte unser Weg auf ein Hochplateau. Wir beschlossen, an dieser Stelle unser Nachtlager aufzuschlagen. Da es noch recht früh am Nachmittag war, nutzten wir wiederum die Möglichkeit, diese wunderschöne Landschaft in Ruhe zu genießen. Der Sonnenuntergang bescherte uns atemberaubende Lichtspiele in der Gebirgslandschaft. Wir saßen an diesem Abend sehr lange am Lagerfeuer und ließen das bereits Erlebte bei einer Dose Bier noch einmal Revue passieren.



Tag 13:

Unsere Tour neigte sich dem Ende. Wir fuhren den Weg zurück, der uns am Tag zuvor ins Gebirge führte. Im Laufe des Tages erreichten wir einen anderen Gebirgszweig. Dieser war gänzlich anders geartet als der am Tag zuvor. Wir durchfuhren ein Gebirgsmassiv, dessen Gestaltung und Farbgebung einen faszinierte. Beim Durchfahren einer Schlucht mussten wir peilen, ob unser „weißer Büffel“ mit seinem Dachzelt einen Engpass überhaupt passieren konnte. Am Gipfel angekommen erlebten wir wiederum eine gigantische Gebirgslandschaft, die auf den geschossenen Fotos nicht wirklich zur Geltung kommt.



Tag 14:

Nach einer Nacht auf dem gepflasterten Parkplatz eines Hotels (das war total daneben) führte uns unser Weg nach Kairouan. Hier verbrachten wir in dem First-class-Hotel „Kasbah“, einem alten Sultans-Palast, unsere letzte Nacht in Tunesien. Man merkte an diesem Tag schon, dass die Luft bei Allen irgendwo raus war.



Tag 15:

Von Kairouan aus ging es weiter Richtung Tunis. Die Zollabfertigung im Hafen verlief auch an diesem Tag reibungslos. Wir waren relativ früh auf der Fähre und ließen uns das eine oder andere „Heinecken“ schmecken. Nachts war die See für meine Verhältnisse doch etwas unruhig. Aber auch das überlebte ich dank meines „Pillchens“.

Tag 16:

Angekommen in Genua drängte es doch alle in Richtung Heimat. In der Schweiz verabschiedeten wir uns von meinem Kollegen und seiner Frau. Liane ist, wenn überhaupt, nur positiv aufgefallen. Sie hat sich als einzige Frau im Team mehr als tapfer geschlagen. Nach der Verabschiedung ging es non Stopp in Richtung Heimat.



Mein persönliches Fazit (was dem von Hans auf's Haar gleicht):

Ich stieg trotz des finanziell günstigen Angebotes dieser Abenteuer-Tour mit hohen Erwartungen bezüglich Fahrspaß, abgeschiedener landschaftlicher Highlights und romantischer Effekte in dieses Unternehmen ein. Und ich muss sagen, ich wurde nur in wenigen Punkten enttäuscht.

Was mich als naturbezogenem Menschen halt besonders störte, waren die vier Hotelübernachtungen. Ich persönlich hätte mir mehr Übernachtungen in der freien Natur gewünscht, um die Weite, die Schönheit und die romantischen Momente dieses Landes und die Freundlichkeit der in der Abgeschiedenheit lebenden Menschen noch intensiver erleben zu können.

Was mich sehr enttäuschte ist die Tatsache, dass ich ein wirkliches Highlight, den „verlorener See“ nicht erreichen konnte.

Dieser Umstand ist für mich Ansporn, an der schon geplanten Tour 2008 teilzunehmen. Bis dahin bleibt mir Zeit genug, meinen kurzen Terrano II so aufzurüsten, dass er den zu erwartenden Herausforderungen gewachsen ist.

Hans und ich fiebern schon jetzt dem einen Tag entgegen:

Abfahrt in Richtung „Abenteuerreise Tunesien 2008“