

WESTAFRIKAREISE

1982

Das Buch zum Film

Tagebuchaufzeichnungen und Reiseberichte

WESTAFRIKA 1982
15.9.1982 - 3.11.1982

CHRISTL

GUSTI

ERWIN

FRANZ

PETER

HARALD

Ernst

PETER

Reiseroute:
Tunesien, Algerien, Mali, Obervolta, Niger, Algerien

Wien - Genua - Tunis - El Qued - Touggourt - Ghardaia - El Golea - Timimoun - Adrar - Reggane - Post Weygand - Bordj Moktar - Tessalit - Tabankort - Gao - Hombori - Douentza - Mopti - Djenne - Bobo Dioulasso - Ougadougou - Niamey - Agadez - Arlit - In Guezzam - Tamanrasset - In Amguel - In Shalah - El Golea - Touggourt - El Qued - Tunis - Genua - Wien

1. Auflage 2014

Peter Rosenzweig, Eigenverlag

WESTAFRIKA 1982

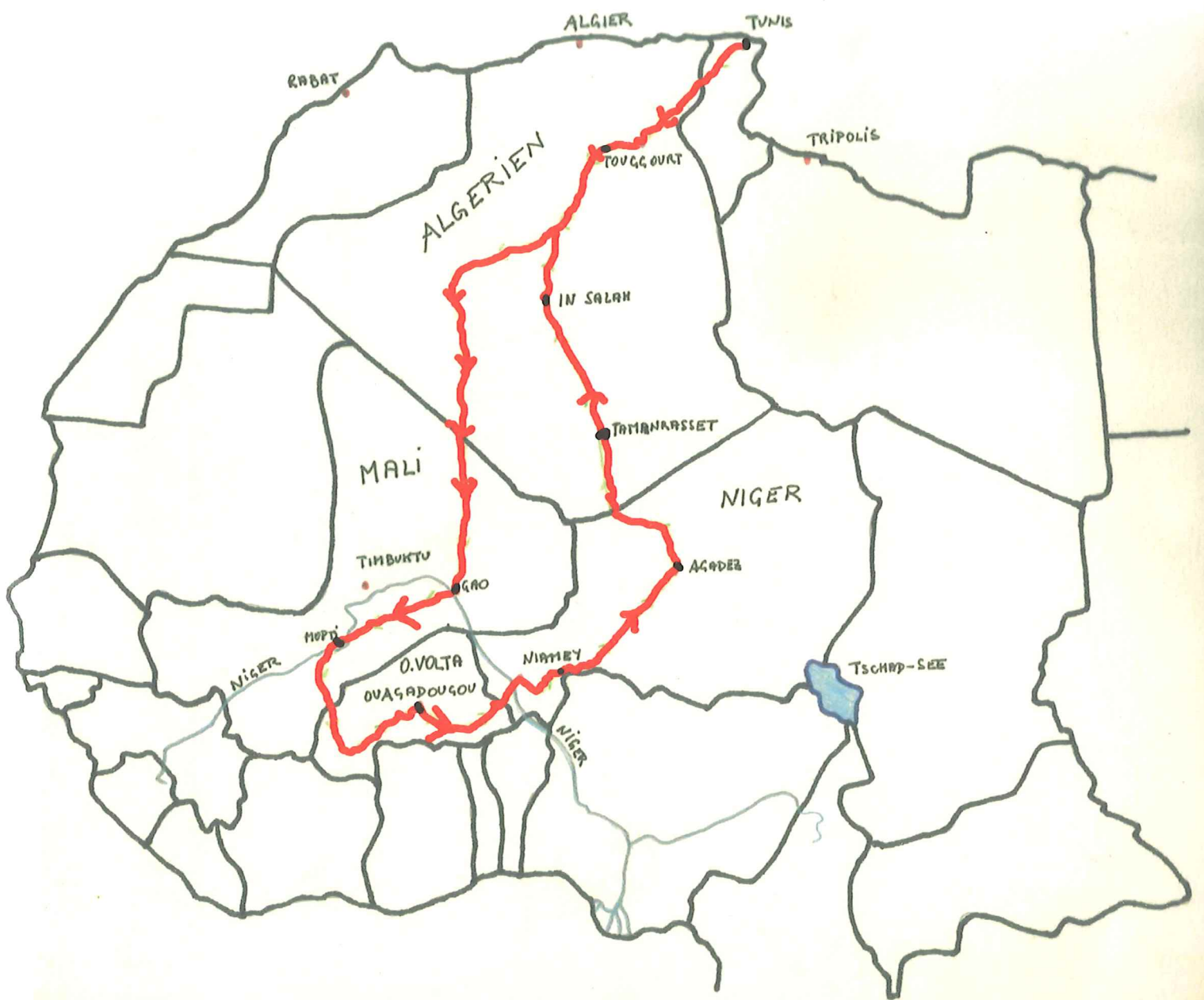
16.9.1982 – 2.11.1982

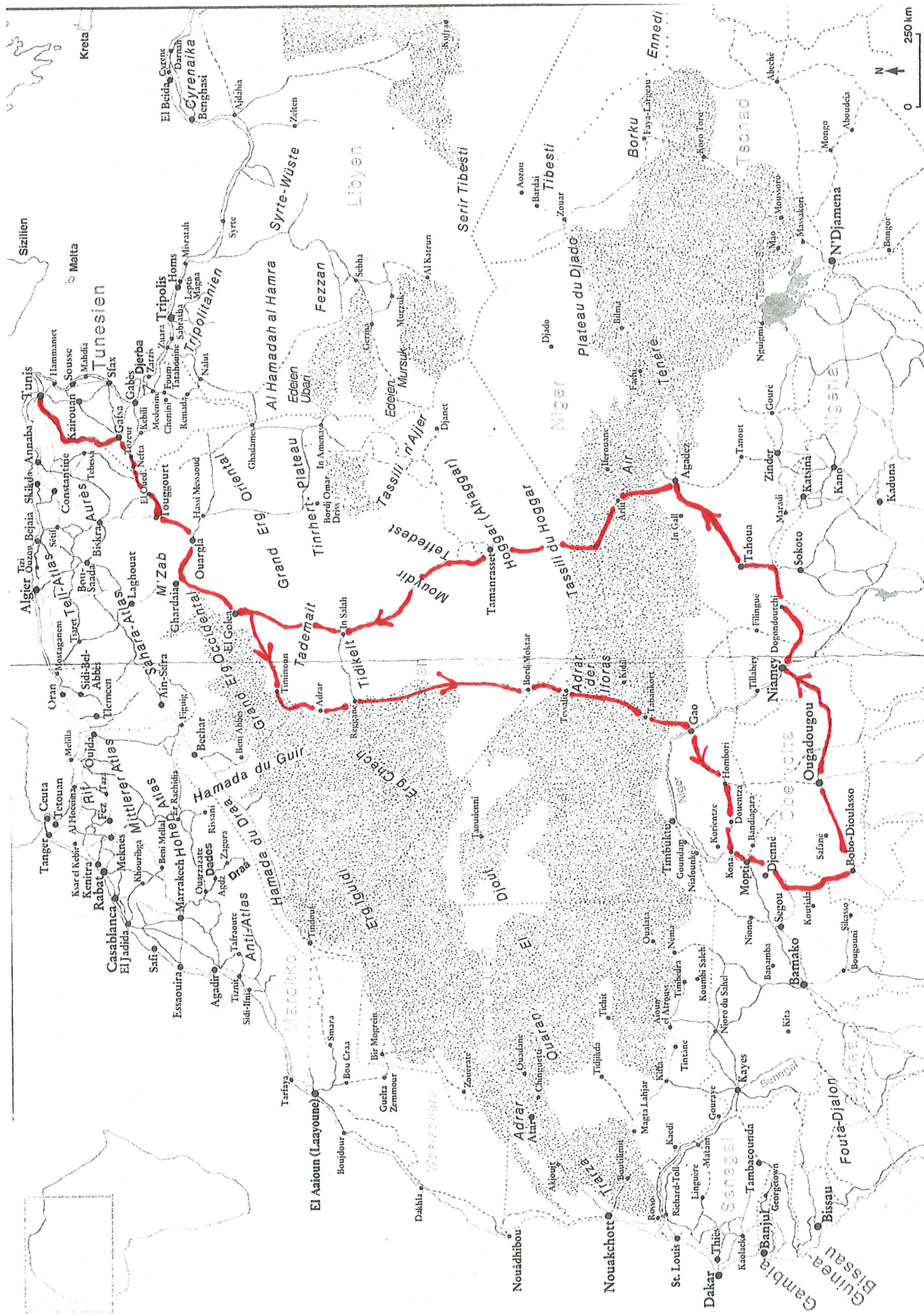
Teilnehmer : Christine u. Peter Rosenzweig, Gustav Koschnik, Harald Purkarthofer, Franz Sobotka, Peter Vlasak, Ernst Wagner, Erwin Zecha, 2 VW Busse, 1 Renault 4.

Tunesien, Algerien, Mali, Obervolta, Niger

Reiseroute:

Wien – Genua – Tunis – El Qued – Touggourt –
Ghardaia – El Golea – Timimoun – Adrar –
Reggane – Post Weygand – Bordj Moktar –
Tessalit – Tabankort – Gao – Hombori –
Douentza – Mopti – Djenne – Bobo Dioulasso –
Ougadougou – Niamey – Agadez – In Guezzam –
Tamanrasset – In Amguel – In Shalah – El Golea –
Touggourt – El Qued – Tunis – Genua - Wien





250 km

0

Sizilien

Kreta

Tunesien

Libyen

Niger

Nigeria

Senegal

Gambia

Guinea

Sierra Leone

Liberia

Ivorküste

Elfenbeinküste

Obere Volta

Senegal

Gambia

Guinea

Sierra Leone

Liberia

Ivorküste

Malta

Tripolitarien

Fazzan

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Tunis

Annaba

Skikda

Bejaia

Oran

Algier

Constantine

Sétif

Bordj Bou

Saida

Annaba

Skikda

Bejaia

Oran

Algier

Constantine

Sétif

Bordj Bou

Saida

Annaba

Hamammet

Sousse

Mahdia

Medina

Cherchell

Remada

Nalut

Hamammet

Sousse

Mahdia

Medina

Cherchell

Remada

Nalut

Hamammet

Sousse

Mahdia

Medina

Cherchell

Remada

Gabès

Djerba

Zuara

Tripolis

Homs

Gabès

Djerba

Zuara

Tripolis

Homs

Gabès

Djerba

Zuara

Tripolis

Homs

Gabès

Djerba

Zuara

Tripolis

Homs

El Beida

Cyrenaika

Benghasi

Ajdahia

Syrte

Zelten

El Beida

Cyrenaika

Benghasi

Ajdahia

Syrte

Zelten

El Beida

Cyrenaika

Benghasi

Ajdahia

Syrte

Zelten

El Beida

Cyrenaika

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Al Hamadah al Hamra

Edjeien

Ubari

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Edjeien

Reiseroute der österr. Trans- Sahara- Expedition
vom 16. Sept. bis 2. Nov. 1982 durch die Länder:

TUNESIEN;

ALGERIEN;

MALI;

OBERVOLTA;

NIGER;

1. Tag	16.09.	Süd- Tirol (am Abend)
2. Tag	17.09.	Genua
3. Tag	18.09.	am Schiff
4. Tag	19.09.	Tozeur
5. Tag	20.09.	Tougurt
6. Tag	21.09.	Ghardaia
7. Tag	22.09.	vor Timimun
8. Tag	23.09.	Adrar
9. Tag	24.09.	Tanezrouft Piste
10. Tag	25.09.	Tanezrouft Piste
11. Tag	26.09.	Tanezrouft Piste
12. Tag	27.09.	Tanezrouft Piste
13. Tag	28.09.	Gao
14. Tag	29.09.	Gao
15. Tag	30.09.	Gao
16. Tag	01.10.	Dogondörfer
17. Tag	02.10.	Dogondörfer
18. Tag	03.10.	Dogondörfer
19. Tag	04.10.	Dogondörfer
20. Tag	05.10.	Mopti
21. Tag	06.10.	Mopti
22. Tag	07.10.	
23. Tag	08.10.	
24. Tag	09.10.	Ouagadougou
25. Tag	10.10.	Ouagadougou
26. Tag	11.10.	Ouagadougou
27. Tag	12.10.	Fada'N Gourma
28. Tag	13.10.	Nationalpark "M"
29. Tag	14.10.	Nationalpark "M"
30. Tag	15.10.	Niamey
31. Tag	16.10.	
32. Tag	17.10.	Zinder
33. Tag	18.10.	
34. Tag	19.10.	Agadez
35. Tag	20.10.	
36. Tag	21.10.	Tamanraset
37. Tag	22.10.	Arak
38. Tag	23.10.	In Salah
39. Tag	24.10.	El Golea
40. Tag	25.10.	
41. Tag	26.10.	Ghardaia
42. Tag	27.10.	
43. Tag	28.10.	El Qued
44. Tag	29.10.	
45. Tag	30.10.	Tunis
46. Tag	31.10.	am Schiff
47. Tag	01.11.	Süd- Tirol
48. Tag	02.11.	Wien w.g.

Adresse der Schule: C A F T P Ouagadougou P.Box: 140 OBERVOLTA
--

Österr. Trans- Sahara- Expedition:

16. Sept. bis 2. Nov. 1982

Datum	an	ab	km	l	Info
16.09.		11h00	34.944	voll	BP- Center- West
	13h30	14h30	35.160		Lindach- Rasthaus
	15h45		35.252	28,3	Walserberg Grenze A- D
	17h00				Grenze D- A
	18h10	18h40			Europabrücke
	19h15		35.468	28,5	Brenner
	20h15		35.523		Klausen- Klostersepp
17.09.		10h45			
	14h15	15h20	35.758		Mittagessen
	15h50		35.788		Kerzenwechsel 3.u.4. Zylinder
	17h35		35.877	18,0	
	19h35		36.001		Genua- Hafen
		23h00			Abfahrt des Schiffes
18.09.					Am Schiff (von MESZ auf MEZ)
19.09.	7h30	8h20			Tunis- Hafen (mit Zoll)
	8h30	15h50	36.003	44,1	La Goulette- Tankstelle
					Motor ausgebaut- Schraube am Oel- kühler ausgerissen.
	17h15	16h55	36.070		El Fahs
	21h00		36.288		64km nach Kairouan
					Nachtlager bei Tankstelle
20.09.	9h40				
	10h30		36.273	33,0	Sbeitla
	13h00	14h30	36.402		Gafsa- Mittagessen
	17h40	18h15	36.564		Grenze- Tunesien
		19h30			Grenze- Algerien
	19h30	20h35			Teepause
	21h55		36.657		El- Oued Hotel
21.09			36.658	46,0	Bei einer kl. Fotorundfahrt am Morgen
		12h30	36.699		El- Oued
	14h55	15h45	36.800		Tuoggourt
	18h30	19h30			Rast bei einem Brunnen
	19h45	20h35	36.969	37,1	Ouargla
	22h30		37.062		Nachtlager bei der Straße (S1)
22.09		9h40			
	11h40	13h05	37.169		Ghardaia
	13h15		37.174	64,0	
	15h20	15h50	37.292		Hassi Fahl
	18h20		37.454		El- Golea Hotel
23.09		10h40			
					Grab des Pater Focauld
		12h40	37.468	135,5	
	17h30		37.753		Nachtlager bei Quelle
24.09		10h00			
	11h15	12h00	37.843	42,5	Timimoun
					Rundfahrt bei der Stadt (S2u.3)
	22h10		37.906		Nachtlager bei der Piste
25.09		9h40			
		12h00	37.917	25,5	Timimoun
		21h20	38.135	167,0	Adrar
	21h30		38.145		Nachtlager vor der Stadt
26.09		9h45			
	12h00	13h00	38.292		Reggane (S4u.5 + Reifenpanne)
	18h40		38.417		Nachtlager auf der Piste Kilometerstein 525 vor Bordj- Moktar

27.09	8h50	38.498 38.524		Wasser- Reservoir ohne Wasser Nachtlager wegen dem undichten Zusatzkoelkuehler
28.09	8h20	38.552		Poste- Weygand (S6u.7)
	16h25	38.692		Wasser- Reservoir mit Wasser (S8-12)
29.09	19h00	38.751		Nachtlager m. Zündung einstellen
	8h15			
	9h50	38.820		Bidon V (S13)
	10h35	38.895		Zündung einstellen (S14-15)
	13h20	38.895		Bordj- Moktar Algerische Grenze (S16)
	15h10	38.945		2. Kilometerstein nach der Grenze Nachtlager auf der Piste Ventile eingestellt Den gr. Oelverbrauch konnten wir nicht beheben
	18h50	38.964		
30.09.	9h15			(S17)
	12h10			Pannenhilfe bei einem LKW
	12h25	38.988		Abzweigung nach Timilaoine..... von der Piste nach Tessalit
	17h20		80,0	Tessalit Zollkontrolle Übernachtung bei der Stadt nach Tessalit zur Polizeikontroll (S18)
01.10.	7h25	39.105		Aguelhok
	13h30	39.207		Nachtlager neben der Piste (S19-23)
02.10.	18h45	39.306		Anefis (S24)
	8h30	39.400		Nachtlager
	17h20	39.400		
	20h50	39.600		
03.10.	7h50			Tümpel neben der Piste
	10h00	39.644 39.653		Gao Hotel
04.10.		39.657	123,2	Motor abgesenkt - Zylinderkopf nachgezogen
05.10.	10h40			Fähre
	17h00	39.664 39.724		Nachtlager bei der Piste Riß in der rechten Motorblock- halfte (S25-27)
06.10.	9h45	39.783		Tiefer Brunnen (S28)
	17h50	39.818		Nachtlager neben der Piste
07.10	9h00	39.828		(S28) rechter Stoßdempfer aus- gerissen
	10h15	39.829		Gossi
	14h45	39.894		Kupplung eingestellt
		39.904		Kl. Dorf
	17h30	39.921		Hombori
	18h40	39.926		Nachtlager bei der Stadt

08.10.		8h00				<i>Peul</i> Pöli- Dorf
			39.938			
	22h30		40.265			Mopti Hotel
09.10.	9h10					
		13h50				Mopti Stadtbummel u. Polizei
			40.302	13,0		
	18h00		40.413			Nachtlager neben der Str. nach Djenné
10.10.						Stadtbesichtigung von Djenné und eines Dogon- Dorfes ohne Erwins Bus
		22h00	40.533			San
11.10.	4h00	6h00				Erwins Bus im schlepp. Grenze von Ober- Volta
	10h00	15h40	40.824	24,6		Bobo- Dioulasso
12.10.	6h00		41.170			Ouagadougou - Schule
			55.927			R4 vom Ernst
13.10.						
14.10.						Nachtlager neben der Straße
15.10.		9h45				
	17h45					Nachtlager neben der Straße
16.10.		8h40				
	9h40	10h05	56.292			Grenze von Ober- Volta
	11h35	11h55				Grenze vom Niger
	12h40	14h00	56.369			Lammorde- Torodi Zoll
	15h40	17h55	56.428			Niamey
	22h25		56.653			Nachtlager neben der Straße
17.10.		9h10				
			56.854			Birni- Nkonni
	24h00		57.242			Nachtlager neben der Straße
18.10.		9h25				
	11h30	16h40	57.382			Agadez
	22h10					Arlit
	22h40					Nachtlager bei der Stadt
19.10.		9h05				
		9h40				Polizeikontrolle
	12h30	16h50	57.744			Kupplung getauscht (S29-30)
	20h30		57.778			Nachtlager auf der Piste
20.10.		7h05				
	10h00	11h05	57.868			Assamaka Grenze vom Niger (S31-33)
	14h35	17h20	57.899			In Guezzam Grenze von Algerien (S34-35)
	20h00		57.938			Nachtlager auf der Piste
21.10.						Beim Erwin: Starter defekt
						Steckenbleiben in einem Sandfeld
						Reglerkabel unterbrochen (S37)
			58.004			Beim Erwin: Aufsitzer
		18h10				Motorschutz abgerissen
	19h00		58.008			Nachtlager auf der Piste (S38)
22.10.		9h45				
						Suche nach dem Motorrad (ca.40km am Asphalt
	20h05					Tamanrasset
	21h10		58.339			Hotel
	21h30					

23.10.		14h50		Abfahrt aus Tamanrasset
	18h30		58.440	Nachtlager neben der Piste
24.10.		10h15		
	20h00		58.673	Nachtlager neben der Piste
25.10.		8h40		
			58.742	Tankstelle in Arak
	17h45		59.019	In Salah
	21h30			Nachtlager bei der Straße
26.10.		6h10		
	12h30	13h45	59.414	El Golea
		16h10		Straßensperre
	20h30		59.623	Ghardaia Hotel
27.10.		21h20	60.138	El Qued
	23h15	0h05	60.220	Grenze- Algerien
28.10.		0h45		Grenze- Tunesien
	2h50		60.312	Nachtlager neben der Straße
		9h30		
	20h30			Nabeul
29.10.				
30.10.				Tunis
31.10.		9h30		
				An Schiff
01.11.		15h00		Abfahrt Genua
	23h05			Klausen- Klostersepp
02.11.	10h00			Grenze I-A
	12h35			Grenze A-D
	13h10			Grenze D-A
	19h00			Wien

WESTAFRIKA WESTAFRIKA WESTAFRIKA WESTAFRIKA WEST-
ZUM NIL DER NEGER

Reisezeit: 16.Sept. bis 3.Nov.1982
 Fahrzeuge: 2 VW-Busse 1 R4-Fourgonnette
 Die Crew: 7 Männer, 1 Frau
 Ziel: Tunesien, Algerien, Mali, Obervolta, Niger
 und retour über Algerien, Tunesien

VORWORT:

Für die Fahrt ist eine Zwei-Mann-Crew etwas knapp, drei Mann sind-wenn sie sich ergänzen-besser. Wichtig ist, daß die Aufgabenverteilung vor Antritt der Reise genau besprochen und fixiert wird.

Folgende Methoden sind seit Jahren bewährt:

DIE DREI MANN CREW IST OPTIMAL; wenn

sich der Fahrer ausschließlich um das Fahrzeug, Fahrstrecke, Kraftstoffbedarf kümmert und das Fahrzeug checkt. Er ist für die Ausrüstung und Durchführung der Fahrt verantwortlich.

Der Co waltet seines Amtes mit Karten, Rechner, Papier und Bleistift. Er schreibt Ankunft, Abfahrt usw. Tageskilometer auf. Außerdem tankt er und die getankte Menge wird notiert, der Verbrauch errechnet. Weiters kennt er jeden Wechselkurs sämtl. Währungen. Er verstaut das Gepäck usw.

Der Dritte ist de facto Mädchen für alles andere. Seine erste Aufgabe ist Zahlen. (z.B. Essen, Benzin usw.) Er verwaltet die Pässe und Karten, weiß immer über das Programm Bescheid. Darüber hinaus ist das Gepäck seine Domäne. Sie packen die Koffer, den Rest besorgt der dritte Mann Hand in Hand mit dem Co.

Der dritte Mann (od. Frau) hat immer Kaugummi, Kekse, Taschentücher ect. bereit, hat die Küche im Griff sowie die rigorose Wasserverteilung zu bewältigen.

UNSERE FAHRT:

Es ist Donnerstag der 16. Sept. 82, 11 Uhr. Zwei VW-Busse und 1 R4 verlassen Wien in Richtung West-Autobahn. Hinter uns bleiben Monate der Vorbereitung. Voll Begeisterung und Abenteuerlust bringen wir die erste Etappe, die Fahrt zur Fähre (Genua-Tunis) hinter uns.

Jedoch unser erster Programmpunkt in Tunis ist Motor eines VW-Busses ausbauen. Eine Schraube am Ölkühler war ausgerissen. Auf der Fahrt durch Tunesien kamen wir gut voran und können bald nach der Oase Gafsa die Grenze nach Algerien überqueren. Jetzt beginnen einige hundert Kilometer Bilderbuchwüste. Wir durchfahren den Grand Erg Oriental mit seinen Sanddünen und wunderschönen Dattelpalmen. In den weichgerundeten Senken des Souf um die Stadt El Quedwachsen die Palmen in flachen Sandtrichtern die von Menschenhand gegraben werden, damit die Palmen den Grundwasserspiegel erreichen. Nach dem Erg ist die Landschaft durch das Erdöl-

gebiet wenig abwechslungsreich, jedoch nach einem Felsabbruch (Chebka) breitet sich Ghardaia, eine interessante Stadt der M'ZAB, mit seinen Moscheen und Gassen vor uns aus. Nach einer kleinen Stadtbesichtigung fahren wir zügig weiter.

El Golea, eine bezaubernde Oasenstadt ist bald erreicht und wir besuchen am nächsten Morgen das Grab des Pater Foucauld, der bis 1916 Großes für die Tuareg geleistet hat. (Richtung Bel Bachir).

Über Timimoun, hier starten wir noch eine Oasenrundfahrt die uns wieder Zeit raubte, erreichen wir, an den Foggaras von Gourara vorbei (unterird. Kanäle aus der Sklavenzeit) den Ausgangspunkt der Tanezrouft-Piste.

Benzin für 1.400 Pistenkilometer ist getankt, der Wassertank und alle Plastikkanister randvoll gefüllt. Die Fahrt auf der längsten unserer Sahara-Pisten kann beginnen. Einige stark versandete Kilometer am Beginn der Piste ermöglichen uns nur ein langsames Weiterkommen. Doch der Sand wird bald besser und wir fahren, den Pistenmarkierungen folgend, Richtung Süden.

Endlich ein Orientierungspunkt, ein Blechschild in der Weite des Tanezrouft markiert den Wendekreis des Krebses. Wir machen Halt - fotografieren und fahren weiter.

Die Piste ist alle 10 km durch Betonquader gekennzeichnet.

Wir kommen auf der Tanezrouft-Piste gut voran, können einen Schnitt von 60 kmh halten.

Doch dann passierte es: am frühen Morgen wollen wir wieder losfahren, doch bei einem Bus ist plötzlicher Ölverlust und wir beginnen gleich mit der Reparatur des Zusatzölkühlers. Das entstandene Loch wird geklebt, nur müssen wir an Ort u. Stelle ausharren, bis der Klebstoff hart wird.

Jetzt ist die Stimmung auf dem Tiefpunkt, wir liegen im schmalen Schatten der Autos - der Tag wird endlos lang. Dieser Tag ist wieder verloren, wir werden gleich an dieser Stelle nächtigen müssen!

Totenstille, Hitze, plattebene Wüste endlos bis über den Horizont, still steht die Luft, intensives stechendes Licht, die Sonne knallt fast senkrecht herab.

Nach 260 km erreichen wir Poste-Weygand, ein aufgelassener Stützpunkt der Fremdenlegion und nach weiteren 270 km zeichnet sich bereits in der flimmernden Luft Bidon V ab, wo man die Reste eines Flugplatzes und verfallene Baracken vorfindet. Nur der 40 m hohe Antennenturm steht weithin sichtbar in der großen Ebene.

Nach 650 km Piste zeichnet sich Bordj-Moktar aus der Landschaft ab. Der algerische Grenzort ist erreicht, die Formalitäten sind bald erledigt, alles läuft korrekt ab und es gibt wieder frisches Wasser.

Bis zum Grenzort Tessalit in Mali, sind es noch 160 km und die Piste beginnt steiniger zu werden. Die Landschaft wechselt von der endlosen Weite der Wüste in ein Gebiet mit sanften Hügeln. Immer wieder durchfahren wir Streifen mit Gras- u. Strauchbewuchs, wo Herden von Ziegen, Rindern und Kamelen weiden. Oft werden wir aufgehalten und von Hirten um Trinkwasser gebeten. Sie zeigen uns auch ihre Wunden und Verletzungen, doch es ist nicht leicht für uns, ohne medizinische Ausbildung, den Leuten optimal zu helfen.

Die Piste bis Gao ist ztw. noch recht schwierig. In der Ebene von Marcouba ist es nicht leicht, durch ein Gebiet mit Schafgras zu kommen. Wir arbeiten einen halben Tag für das 10 km lange Stück.

Doch nach 7 Tagen erreichen wir endlich Gao am Fluß Niger. Wasser bedeutet Leben, hier in der Sahelzone mehr als woanders. Es gibt am Markt lang vermißtes Obst und Gemüse, doch

unser erstes Interesse in Gao gilt dem Hotel L'Atlantide, wor wir genußvoll ein Bier trinken und lange brausen.....

Peter Rosenzweig

WESTAFRIKA - WESTAFRIKA - WESTAFRIKA - WESTAFRIKA - WESTAFRIKA -

Fortsetzung Teil 2

In Gao angekommen, können wir uns 2 Tage erholen. Die Behördenwege nehmen Zeit in Anspruch, die Visa sind angeblich nicht gültig, wir zahlen Strafe, die Fotografierlaubnis dauert 2 Tage und kostet ebenfalls viel Geld. Kurz, wir kämpfen uns durch eine perfekte Bürokratie. Doch der große farbenprächtige Markt von Gao entschädigt uns für diese Mühe.

Am Abend beginnen die Mechaniker mit der Wartung der Autos, einige gehen in Gao ins Freilichtkino.

Am nächsten Morgen steht eine Pirogenfahrt auf dem Plan, wir fahren zum Grab des "Askia".

Bei unserem angeschlagenen VW-Bus wird der Zylinderkopf nachgezogen, eine Unmenge Öl eingekauft, und ab geht es zur Fähre, mit der wir den Niger übersetzen um nach Mopti zu fahren.

600 km C- Piste erwartet uns, doch wir kommen nicht weit. In der kommenden Nacht stellt sich nun heraus, daß wir einen Riß im Motorblock haben und wir arbeiten die ganze Nacht um den Riß abzudichten. Das ist uns auch gelungen, doch nun wird diskutiert, ob wir unsere Fahrt abrechnen oder weiter fortsetzen sollen.

Wir haben uns einstimmig für die Weiterfahrt entschieden!

Das sandige Gebiet ist mit Gras bewachsen, der Untergrund ist nicht fest, wir kommen nur mühsam weiter. Es wächst auch Cram-Cram, ein Distelgras - die kleinen Kletten sind bald in den Schuhen, in der Hose, ja bis in den Schlafsack wandern sie. Das schöne an dieser Strecke sind die kleinen Ansiedlungen der Peul bzw. Fulbe. Sie leben in runden Strohütten.

Weithin sichtbar wächst der 1.153 m hohe Hombori-Tongo, ein mächtiger Tafelberg mit senkrecht abfallenden Felswänden, aus der Ebene. Wir kommen ins Land der Dogons. Die älteren Dörfer der Dogons kleben wir Schwalbennester auf kleinen Felsterassen. Die jüngeren Ansiedlungen liegen verstreut in der weitläufigen Ebene, welche fruchtbar ist. Hier wird Kolbenhirse angebaut, ein Grundnahrungsmittel aller Bewohner. Wir haben immer wieder Gelegenheit durch diese interessante Dörfer zu fahren und die Leutesowie die wunderschönen Holzschnitzereien kennenzulernen.

Nun tauchen wunderschöne Flußläufe und Seerosenteiche auf, es duftet herrlich und nach dem dritten Tagerreichen wir am Abend Mopti.

Mopti hat einen Flußhafen der sehr bedeutend ist, hier treffen einander verschiedene Volksgruppen des Niger-Binnendeltas, der Savanne und der Wüste. Überaus interessant ist der Markt, der sich teilweise auf den Booten abspielt.

Bei einem Spaziergang durch die Stadt ergeben sich immer wieder wunderschöne Fotomotive, die Frauen kochen in den Hinterhöfen, es duftet nach Fisch. Auch hier ist die Polizei sehr aufmerksam, wir fotografieren und werden prompt nach der Bewilligung gefragt. Am Fischmarkt probieren wir getrockneten Fisch, er schmeckt sehr köstlich und ist sehr billig. Im Niger gibt es zahlreiche Fische, kaum hängen wir die Angel in Wasser, hat schon einer abgebissen.

Nach einigen Tagen fahren wir in Richtung San ab. Auf halbem Weg zweigen wir noch kurz ab und besuchen die Stadt Djenné. Djenné wurde zur Zeit Timbuktus gegründet und hatte mit dieser Stadt immer Handelsbeziehung.

Wir müssen nochmals den Niger mittels Boot übersetzen, eine abenteuerliche Geschichte. Das Boot ist eine riesige Wanne mit Sandblechen ausgekleidet.

In der Stadt angekommen besichtigen wir die alte Moschee aus Holz und Lehm, die Türme sind mit Straußeneiern verziert. Der Markt ist in einem geschlossenen Innenhof. Die Leute sind fröhlich und bieten ihre Produkte an.

Wir probieren gleich die komischen Knödel und stellen fest, daß es sich um gestoßene Erdnüsse mit schwarzen Pfeffer und Pfefferoni handelt. Erst später besuchen wir ein Lokal und bekommen Reis mit Erdnußsauce. Jetzt wissen wir, daß die Knödel nicht roh verzehrt werden sondern daraus Saucen entstehen.

Weiter geht die Fahrt nach San, unser VW-Bus verbraucht weiter viel Öl und wir kommen zu dem Entschluß den Wagen von nun an schleppen zu lassen.

Wir finden innerhalb einer Stunde ein Buschtaxi welches bereit ist, den Wagen über die Grenze nach Obervolta abzuschleppen. Der Preis ist bald ausgemacht und in der Nacht geht alles reibungslos über die Bühne.

Von Bobo-Dioulasso aus erreichen wir Freunde in der Hauptstadt Ouagadougou und teilen unser Mißgeschick mit. Auch hier kaufen wir wieder Unmengen Öl und setzen die Fahrt aus eigener Kraft fort. Tatsächlich haben wir uns bis zur Hauptstadt durchgeschlagen und besorgen endgültig einen neuen VW-Motor.

Mit Genehmigung der Österr.Schule dürfen wir den Motor in der Werkstatt zwischen 18 Uhr und 6 Uhr früh einbauen, tagsüber ist in der Lehrwerkstätte Unterricht.

Ermattet schlafen wir einige Stunden, dann bricht der Lagerkoller aus, die Anspannungen sind vorbei, dafür gibt es jetzt täglich Streit.

Von der Hauptstadt Ouagadougou bekommen wir nicht viel zu sehen da wir unter Zeitdruck stehen und wieder abfahren müssen.

Vorbei an Baumwollfeldern und lustigen Haussadörfern erreichen wir das Land Niger, auch hier haben wir keine Zeit für Besichtigungen. Die Vegetation wird wieder kärglicher und schon innerhalb einiger Stunden befinden wir uns wieder in der Sahelzone und am nächsten Tag haben wir wieder die Wüste erreicht. Doch auch hier sind die Pannen noch nicht zu Ende. Vorerst streikt der Starter, da er total verölt ist, dann bleiben wir in einem Sandloch hängen und stellen fest, daß auch die Kupplung zu tauschen ist.

In 3 Stunden Arbeit ist alles wieder ok. und wir erreichen die Algerische Grenze am letzten Tag der Visagültigkeit um 16 Uhr.

Die Zollposten informieren uns über den Pistenzustand, sagen die Strecke sei ein wahrer Autofriedhof, und wir können das nur bestätigen. Die Strecke entpuppt sich nun schwieriger als erwartet und wir tragen alle kleine Schäden davon. Auch der neue Motor des Busses bekommt wieder Schrammen ab da er auf einem Felsen aufgeschlagen hat. Mit einem Schlag rinnt wieder das gesamte Motoröl aus, die Ölablaßschraube ist verbogen, Zum Glück können wir alles wieder reparieren und schnappen Motoröl von Einheimischen.

Ab nun läßt uns der LKW mit den Einheimischen nicht mehr aus den Augen und verspricht uns sicher nach Tamarrasset zu bringen.

Wir bleiben oft in den Treibsandfeldern hängen und halten großen Abstand. Kilometerweit bleibt hinter jedem Fahrzeug die Staubfahne stehen.

Plötzlich fehlt der R 4. Wir können ihn nicht suchen, da das Benzin sonst knapp wird. Wir warten 2 Stunden und glücklich findet uns die Besatzung des R 4 wieder. Da die Pisten immer abzweigen und wieder zusammen führen, kann so ein Zwischenfall ins Auge gehen. An dieser Irrfahrt war ein Gebirgsmassiv zum Verhängnis geworden, das sich zwischen den beiden Pisten bildete.

Auf der bekannten Strecke (Route Trans-Afrika 1) erreichen wir wieder die Küste und das Schiff in Tunis.

Wir erreichen wieder das kalte Europa und am 2. November 82 treffen wir gemeinsam in Österreich ein.

Trotz der vielen Reparaturen und Streitigkeiten können wir sagen, diese Tour würden wir sofort wieder machen, es ist eben das letzte Abenteuer in unserer Welt.

Peter Rosenzweig

TECHNIK - TECHNIK - TECHNIK - TECHNIK - TECHNIK - TECHNIK -

Im Anschluß an unsere Westafrika-Fahrt mit VW und R 4 möchte ich noch einige technische Probleme aufzählen:

UNSERE ERFAHRUNGEN MIT VW-BUS UND R4-FOURGONNETTE

Die robusten Maschinen erwiesen sich als ausreichend leistungsstark, jedoch wurden alle mit Zusatzkühler ausgestattet. Ausgesprochene Schwachstellen an Getriebe und Fahrwerk zeigten sich nicht.

Die elektrischen Anlagen unserer Fahrzeuge waren so unkompliziert, daß sie auch für uns Laien relativ leicht zu reparieren waren.

VW-BUS Baujahr 1972 240.000 km/ Motor 5.000 km 50 PS
Benzinverbrauch: Asphalt 12 Liter Piste 20 Liter max.30 Liter
Sonderausstattung: Zusatzölkühler mit elektr.Ventilator,
Getriebe und Motorschutz, Lenkstockhebelschutz, Niveauliftstoßdämpfer hinten, Reifen 195/14 (LKW-Type)

Defekte: obere Gummianschlagpuffer bei Vorderachse, ein Kupplungsseil, Sicherungsstifte der Hinterachshauptmutter nach Wellblechpiste abgebrochen, Niveaulifts im Dornen und Distelgebiet zerstochen.

VW-BUS Baujahr 1971 200.000 km/Motor 1.000 km 47 PS
Benzinverbrauch wie oben.
Sonderausstattung wie oben.

Defekte: Ölverlust begann bereits bei Salzburg. In Tunis Motor ausgebaut. Befestigungsschraube des originalen Ölkühlers war ausgerissen. Nach 2.000 km wieder Ölverlust-Ursache vorerst noch unbekannt. Zusatzölkühler leck, mit Klebstoff (UHU-PLUS) behoben. Beim 3.Zylinder neigte die Kerze sehr oft zu verrußen und wurde ständig ausgewechselt. Zylinderköpfe locker, mußten nachgezogen werden. Federscheibe bei Kipphebel fehlte. Weiterhin starker Ölverlust zum Teil durch defekten Öldichtring bei Schwungscheibe.

Ende des Motors: 15 cm langer Rib im Motorblock vom Stehbolzen des 1.Zylinders in Richtung Getriebe.
Einbau eines Tauschmotors in Obervolta. Bruch der Windschutzscheibe, Starter verrotzt (Folgeschaden). Federn der Kupplungsdruckplatte 1.200 cm ab, ausgetauscht. Bei Aufschlag des Motors auf einen Felsen Motorschutz abgerissen, die Blockhälften um 3 mm vordrehen-Ölblech verbogen, Gummilager des Motorträgers ausgerissen.

R-4-FOURGONNETTE Baujahr 1974 49.000 km 28 PS

Sonderausstattung: Zusatzwasserkühler mit elektr.Ventilator
5 mm starke Schutzbleche unter Motor und Getriebe, breitere Reifen : 185/ SR 13

Benzinverbrauch: Asphalt 7,25 Liter Piste 10,5 bis max.13 Liter
Defekte: neigte auf den Saharapisten bei langsamen fahren zum Überhitzen, vor der Hälfte der Reise wurden die Stoßdämpfer ausgedreht, Motor ausbleibend bei Heckleuchte.

BERICHT EINER KLEINEN EXPEDITION DURCH WEST- AFRIKA Teil 1
von Franz SOBOTKA (OE1AOA)

Es ist Donnerstag der 16. Sept. 1982, 11 Uhr. Zwei VW- Busse und ein Renault R4 verlassen Wien in Richtung West- Autobahn. Hinter uns bleiben Monate der Vorbereitung ~~zurück~~. Voll Begeisterung und Abenteuerlust bringen wir die erste Etappe, die Fahrt zur Fähre nach Genua hinter uns. Wir, das sind 7 Männer und eine Frau. (Schneewittchen und die sieben Zwerge...)

Unser erster Programmpunkt in Tunis ist Motor ausbauen. Eine Schraube am Ölkühler war ausgerissen. Auf der Fahrt durch Tunesien kamen wir gut voran und können bald nach der Oase Gafsa die Grenze nach Algerien überqueren. Jetzt beginnen einige hundert Kilometer Bilderbuchwüste. Wir durchfahren den Grand Erg Oriental mit seinen Sanddünen und wunderschönen Dattelpalmen. In den Sandmeeren des Souf um die Stadt El Qued wachsen die Palmen in flachen Sandtrichtern, Der vom Wind hineingewehte Sand muß in Körben wieder hinaustransportiert werden. Nach dem Erg ist die Landschaft durch das Erdölgebiet wenig abwechslungsreich, Nach einem Felsabbruch breitet sich Ghardaia, eine interessante Stadt, mit seinen Moscheen und engen Gassen vor uns aus. Da wir dieser herrlichen Stadt bei unseren vorangegangenen Reisen die nötige Zeit gewidmet haben, fahren wir zügig weiter. El Golea eine bezaubernde Oasenstadt, ist bald erreicht und wir besuchen das Grab des Pater Focauld, der bis 1916 großes für die Tuareg geleistet hat. Über Timimoun erreichen wir Reggane, den Ausgangspunkt der Tanezrouft- Piste.

Benzin für 1.400 Pisten- Kilometer ist getankt, der Wassertank und alle Plastikkanister sind gefüllt, und die Fahrt auf der längsten unserer Sahara- Pisten beginnt. Einige stark versandete Kilometer am Beginn der Piste ermöglichen uns nur ein langsames Weiterkommen. Doch der Sand wird bald besser und wir fahren, den Pistenmarkierungen folgend Richtung Süden. Die Piste ist alle 10 km durch Betonquader gekennzeichnet. Nach 260 km erreichen wir Poste- Weygand, ein aufgelassener Stützpunkt der Fremdenlegion und nach weiteren 270 km Bidon V, wo man die Reste eines Flugplatzes und verfallene Baracken vorfindet. Nur der 40 m hohe Antennenturm steht weithin sichtbar in der großen Ebene. Nach 650 km auf der Piste zeichnet sich Bordj- Moktar aus der flimmernden Luft ab. Der algerische Grenzort ist erreicht, die Formalitäten sind bald erledigt und es gibt frisches Wasser. Bis Tessalit, dem Grenzort von Mali, sind es noch 160 km und die Piste beginnt steiniger zu werden. Die Landschaft wechselt von der endlosen Weite der Wüste in ein Gebiet mit sanften Hügeln. Immer wieder durchfahren wir Streifen mit Gras- und Strauchbewuchs, wo Herden von Ziegen, Rindern und Kamelen weiden. Oft werden wir aufgehalten und von Hirten um Trinkwasser ersucht. Sie zeigen uns auch Wunden und Verletzungen. Doch es ist nicht leicht für uns, ohne medizinische Ausbildung, den Leuten optimal zu helfen. Die Piste bis Gao ist ztw. noch recht schwierig. In der Ebene von Marcouba ist es schwierig durch ein Gebiet mit Schafgras zu kommen. Wir arbeiteten einen halben Tag, um durch das 10 km lange Stück Schafgras zu kommen. Doch nach 7 Tagen erreichen wir Gao am Fluß Niger. Wir sind in der Sahelzone und in Schwarzafrika. Doch unser erstes Interesse in Gao ist das Hotel, wo wir genußvoll ein Bier trinken und lange brausen...

Am 16. September ist es soweit. Die österreichische Transsahara- Expedition ist wieder unterwegs. Wir haben zwei Jahre gespart, Ausrüstung und Fahrzeuge verbessert und wagen diesmal die zweimalige Durchquerung der Sahara. Wir sind eine Frau und 6 Männer mit zwei VW- Bussen und einem Renault R 5. Unsere Fahrt geht bis Genua und mit der Autofähre nach Tunis, weiter durch den Norden von Algerien bis Adrar, wo das erste Abenteuer unserer Reise beginnt. Die Tanezrouft- Piste mit 1.392 km erwartet uns. Auf dieser Strecke müssen wir mit unseren Vorräten, Benzin und mit dem Wasser durchkommen und können uns auf keine fremde Hilfe verlassen. Gao ist der Endpunkt unserer Saharadurchquerung wo es wieder das meiste zu kaufen gibt. Gao ist der Beginn von Schwarzafrika und liegt in der Sahelzone. Die Stadt ist seit dem 11. Jh. besiedelt und war Umschlagplatz für große Karawanen. Die Piste nach Mopti führt teilweise durch sehr schwieriges Gelände. Die Schwierigkeiten werden uns durch die wunderschöne Landschaft des Mombori- Gebirges belohnt. Wir kommen weiter in den Siedlungsraum der Dogon. Die Dogon sind ein typisches Alt-nigritisches Bauernvolk, mit einer überaus interessanten Architektur. In diesem Gebiet stehen uns einige Fußmärsche bevor. Am Zusammenfluß von Niger und Bani liegt Mopti, das "Venedig am Niger". Mopti ist der bedeutendste Flußhafen Malis, Treffpunkt der verschiedensten Volksgruppen des Niger Binnendeltas, der Savanne und der Wüste. Das nächste Ziel unserer Reise ist Djennè, das Zentrum der mittelalterlichen sudanischen Lehmarchitektur. Bobo Dioulasso ist unser erstes Ziel in Obervolta und südlichster Punkt unserer Reise. In Ouagadougou sind wir Gäste der österreichischen Gewerbeschule. Im Nationalpark "W" gehen wir mit dem Fotoapparat auf Safari. Weiter geht es nach Niamey, der Hauptstadt der Republik Niger und von dort nach Agadez. Auf der Transafrika 1 die von Algier bis Kapstadt asphaltiert werden soll, fahren wir Richtung Norden. Über 1.000 km Piste kommen wir nach Tamanrasset, von wo wir nur die Heimfahrt vor uns haben. Wenn Allah will, sind wir am 2. November zurück in Wien und schreiben über unser Afrika- Abenteuer.

Die Crew:

Franz SOBOTKA (FSDVA- EDS)
Peter ROSENZWEIG (FADVA- BTX)
Christine STITZLE
Peter VLASAK (TBA 5)
Gustav KOSCHNIK
Erwin ZECHA
Ernst WAGNER (HBA III)

WEST AFRIKA-EXPEDITION

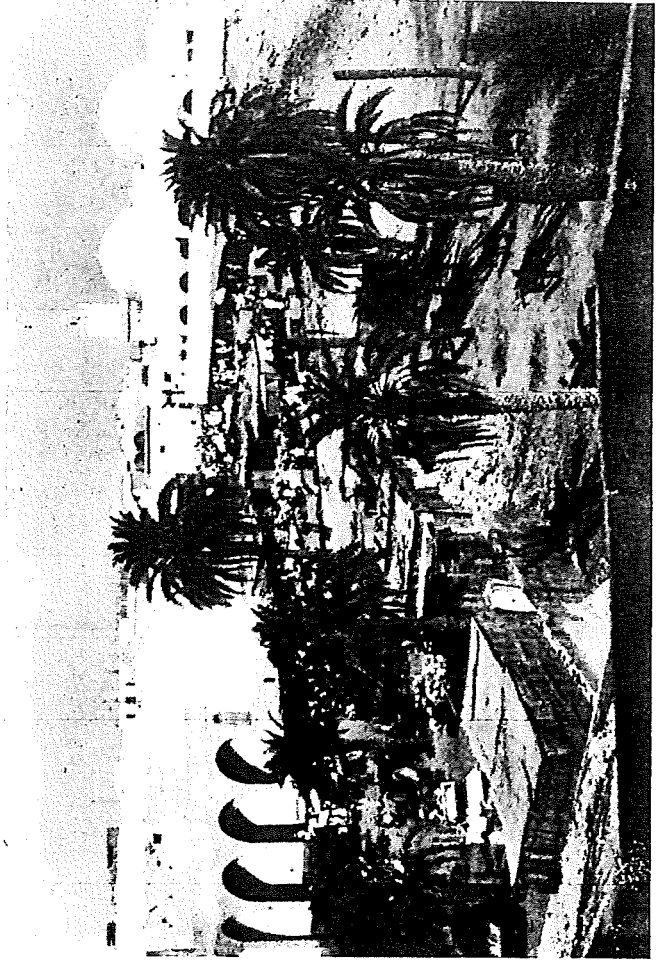
von Franz Sobotka, OE1A0A

Teil 1:

Es ist Donnerstag der 16. September 1982, 1100 Uhr. Zwei VW-Busse und ein Renault R4 verlassen Wien in Richtung West-Autobahn. Hinter uns bleiben Monate der Vorbereitung zurück. Voll Begeisterung und Abenteuerlust bringen wir die erste Etappe, die Fahrt zur Fähre nach Genua hinter uns. Wir, das sind 7 Männer und eine Frau (Schneewittchen und die sieben Zwerge....)

Unser erster Programmpunkt in Tunis ist Motor ausbauen. Eine Schraube am Ölkühler war ausgerissen. Auf der Fahrt durch Tunesien kamen wir gut voran und können bald nach der Oase Gafsa die Grenze nach Algerien überqueren. Jetzt beginnen einige hundert Kilometer Bilderbuchwüste. Wir durchfahren den Grand Erg Oriental mit seinen Sanddünen und wunderschönen Dattelpalmen. In den Sandmeeren des Souf um die Stadt El Qued wachsen die Palmen in flachen Sandtrichtern. Der vom Wind hineingewehte Sand muß in Körben wieder hinaustransportiert werden. Nach dem Erg ist die Landschaft durch das Erdölgebiet wenig abwechslungsreich. Nach einem Felsabbruch breitet sich Ghardaia eine interessante Stadt mit seinen Moscheen und engen Gassen vor uns aus. Da wir dieser herrlichen Stadt bei unseren vorangegangenen Reisen die nötige Zeit gewidmet haben, fahren wir zügig weiter. El Golea, eine bezaubernde Oasenstadt ist bald erreicht und wir besuchen das Grab des Paters Foucauld, der bis 1916 großes für die Tuareg geleistet hat. Über Timimoun erreichen wir Reggane, den Ausgangspunkt der Tanezrouft-Piste.

Der Markt in El Qued



EXPEDITION DURCH WESTAFRIKA

2. Teil

von Franz SOBOTKA (OE1ACA)

Nach unserer Durchquerung der Sahara über die Tanzerouft-Piste können wir uns 2 Tage in Gao aufhalten. Die Behördenwege nehmen viel Zeit in Anspruch. Das in Österreich ausgestellte Visum wird nicht anerkannt und muß neu ausgestellt werden. Eine Fotografierewilligung ist zu beantragen. Kurz, wir kämpfen uns durch eine effektive Bürokratie. Doch der große und farbenprächtige Markt von Gao entschädigt uns für die Mühe mit den Behörden.

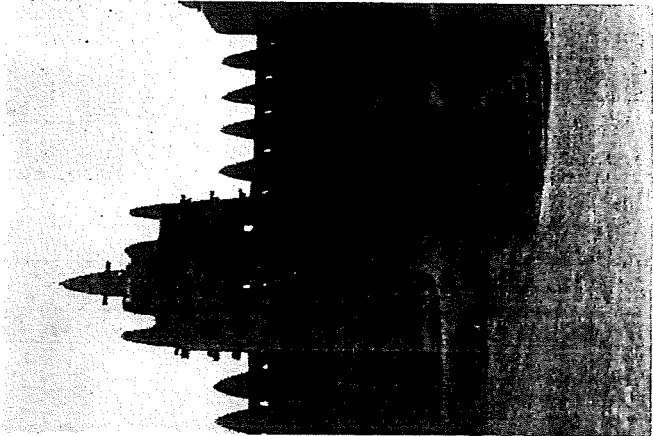
Mit dem Fährschiff übersetzen wir den Niger. 600 km C-Piste sind unbewältigt. In diesem Gebiet ist der Sand von einer dünnen Schicht überzogen. Leider ist dieser Untergrund nicht sehr tragfähig und wir kommen nur mühsam weiter. Als Strafverschärfung wächst in diesem Gras Gram-Gram. Das sind kleine Kletten, die bald in die Schuhe, in die Hose, ja bis in den Schlafsack andern. Zu allem Überdruß entdecken wir einen Haarriß im Motorblock, den wir notdürftig kleben können. Das schöne an dieser Strecke sind kleine Ansiedlungen der Tuareg- und Fulbenomaden. Mithin sichtbar wächst der 1.153 m hohe Hombori-Tongo, ein wichtiger Tafelberg mit senkrecht abfallenden Felswänden, aus der Ebene. Wir kommen in das Land der Dogon. Die älteren Dörfer der Dogon kleben wie Schwalbennester auf kleinen Felsterrassen. Die jüngeren Siedlungen liegen verstreut in der weitläufigen Ebene. Wir haben immer wieder Gelegenheit durch diese interessanten Dörfer zu fahren und die Leute und ihre wunderschönen Schnitzereien kennenzulernen. Am späten Abend erreichen wir Mopti, am Zusammenfluß von Niger und Bani. Mopti ist der bedeutendste Flughafen Malis, Treffpunkt der verschiedensten Volksgruppen des ger-Binnendeltas, der Savanne und der Wüste. Überaus interessant ist der Markt von Mopti, der teilweise auf den Booten der ger-Schiffer stattfindet. Bei einem Spaziergang durch die engen Gassen der Stadt ergeben sich immer wieder schöne fotografische Momente. Endlich wieder am Asphalt fahren wir in Richtung San. Auf halbem Weg zweigen wir ab und besuchen Djenné, die Stadt der sudanesischen Lehmarchitektur. Die Moschee der Stadt ist ein interessantes Bauwerk aus Lehm und Holz. Mit einem Geldeverbrauch von 1 l auf 10 km erreichen wir San. Uns bleibt keine andere Möglichkeit, als unseren VW-Bus mit einem Buschiri nach Bobo-Dioulasso in Obervolta schleppen zu lassen.

Bobo-Dioulasso erreichen wir unseren Funkfreund Egon in Agadougou. Es blieb uns jedoch keine andere Möglichkeit, als mit einer Nachtfahrt nach Ouagadougou durchzuschlagen.

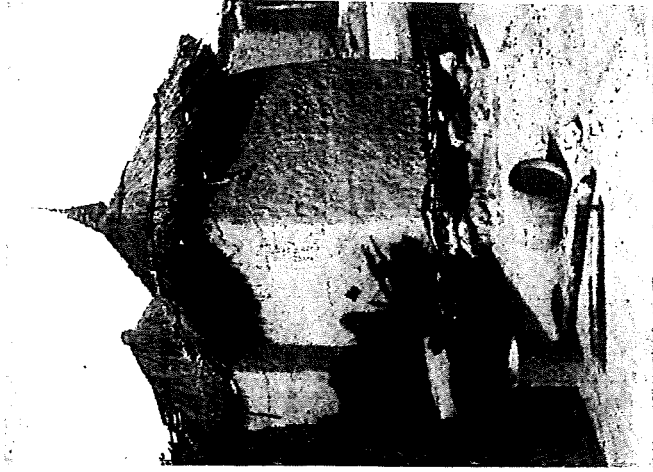


Das beste (einzige) Hotel von Gao
Im Sahel

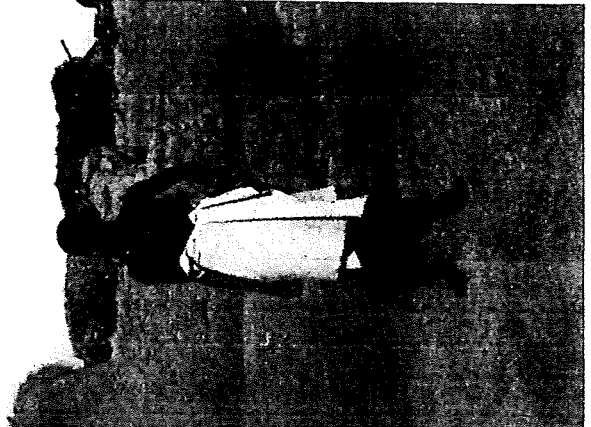




Moschee von Dienné
Dagon-Mädchen



Dagon-Haus
Mutter mit Kind



(350 km ist 35 l Öl) Am frühen Morgen ist die Odyssee zu Ende. Wir sitzen zum Frühstück bei Egon (OE8ENK bzw. XT2AT) und erfahren, daß uns Harald (XT2AW) einen neuen Motor besorgen wird. Am Nachmittag bekommen wir einen neuen Motor und die Genehmigung in der österr. Schule diesen über Nacht einzubauen, da tagsüber die Lehrwerkstätten für den Unterricht zur Verfügung stehen müssen. Doch vor dem Motorausbau habe ich Gelegenheit, mit 3 tägiger Verspätung, an der Station von Franz (XT2BM) in die Luft zu gehen. Nach einem kurzen Ruf Richtung Österreich meldet sich sofort OE1XA, die Clubstation des Landesverbandes Wien, mit dem Operator Andreas (OE1ATU), der schon tagelang vergeblich die Frequenz abgehört hat. Ich habe die Möglichkeit meinen Freunden in Wien einen kurzen Rapport über meine Reise zu geben und muß jedoch anschließend am Motoraus- u. Einbau mitarbeiten. Am Morgen ist der neue Motor eingebaut und am Nachmittag wagen wir eine Probefahrt. Um 18 Uhr haben wir die Gewissheit, daß unser Auto wieder in Ordnung ist und ich kann mich beruhigt an die Station von Egon setzen und ausgiebig funken.

Am nächsten Morgen müssen wir sofort weiter Richtung Niger. Für dieses schöne Land bleibt uns kaum Zeit. Wir erreichen nach einem Kupplungstausch in der Wüste die Algerische Grenze am letzten Tag der Gültigkeit des Visums. Ohne weitere Pannen kommen wir über eine uns schon bekannte Strecke zurück nach Tunis. In Tunesien gibt es zum Abschluß noch ein kräftiges Unwetter. Wir erreichen jedoch gut unser Schiff, daß uns in unser "kaltes" Europa bringt, wo wir am 2. November 1982 in Österreich eintreffen.

DAS PROFI-PROGRAMM FÜR FUNKAMATEURE:

- 12V-Fixspannungsnetzgeräte
- Labornetzgeräte
- Akku-Ladegeräte
- Spannungswandler 12V, 24V/220V
- Magn. Spannungskonstanter 220V
- Schaltnetzteile
- DC/DC-Wandler
- HF-Leistungstransistoren
- Amidon Ringkerne
- Jofino Elektronikbausätze
- ICE Farbmonitor
- LED-Grossanzeigen

DATENBLÄTTER
PREISLISTEN
BITTE ANFORDERN

NANO

NANO 80 G.m.b.H.
Favoritenstr. 74
1040 Wien,
Telefon 65 15 22
Telex 132720

MINISTERE DE L'INTERIEUR
 DEPARTEMENT DE LA SECURITE
 DIRECTION DE LA SECURITE
 11, AVENUE DE LA LIBERATION
 75001 PARIS
 TELEPHONE 212 10 00
 TELETELETYPE 212 10 00

1982-10-08

REGISTRATION - IMPRESSION
 N° 221 1003 / 82

APPRECIATION D'UN VOYAGEUR DE PHOTOGRAPHIE
 (01)

M. (Mme) ROSENZWEIG Peter
 101 BEAUMER (PTT)
 101 RUE 1010 NIEN NAGLERGASSE
 10100 BERLIN
 COMIG - POLAROID
 Les appareils photographiques sur l'étendue de
 la commune de MALI
 - direct et indirect public
 - documents d'identité
 - pour Malis agents
 - en voyage



L'acquisition est faite pour les ouvrages mili-
 taires, ce dernier intéressant la sécurité du pays.
 Les objets sont destinés à la presse.

L'acquisition est faite pour les ouvrages mili-
 taires, ce dernier intéressant la sécurité du pays.

L'acquisition est faite pour les ouvrages mili-
 taires, ce dernier intéressant la sécurité du pays.

P/ES COMPTES...

ROSENZWEIG Peter

délégué à l'acquisition des livres de la
 presse...

10/20 4.10 82
 SIGNATURE
 Peter Rosenzweig



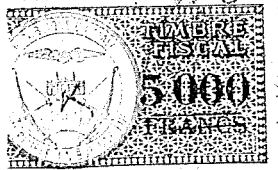
STITZLE (CHRISTINE)
YASHICA / KODAK



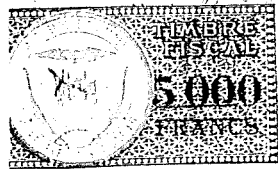
VLASAK PETER
YASHICA



SOBOTKA FRANZ
CHINON



ZECHA ERWIN
MINOLTA



WAGNER ERNST
MINOLTA

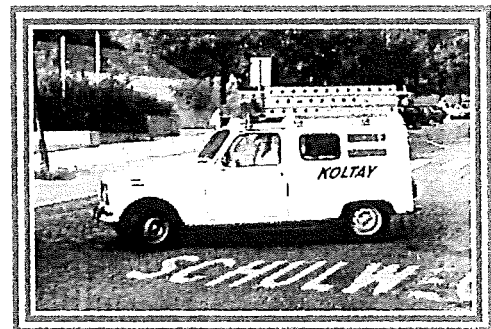


Die Tour mit ca. 12.000 km führte durch die afrikanischen Länder Tunesien, Algerien, Mali, Obervolta, Niger.

Route: Wien, Genua, Tunis, El Oued, Touggourt, Ghardaia, El Golea, Timimoun, Adrar, Reggane, Post Weygand, Bordj Moktar, Tessalit, Tabankort, Gao, Hombori, Douentza, Mopti, Djenne, Bobo Dioulasso, Ougadougou, Niamey, Agadez, In Guezzam, Tamanrasset, In Amguel, In Skalah, El Goela, Touggourt, El Oued, Tunis, Genua, Wien



Reiseteilnehmer: Christine und Peter Rosenzweig, Gustav Koschnik, Harald Purkathofer, Franz Sobotka, Peter Vlasak, Erwin Zecha und meine Wenigkeit.



Mein Wüstenfahrzeug war ein Renault R4 Kombi, Baujahr 1974. 850 cm³, 28 PS, 2 Batterien, verstärktes Schaltgestänge, verstärkte Bodenplatte (8mm Dur-Aluminium unter dem Motor), Zusatzkühler, Bereifung 185/13/60, 2 Reserveräder, Bodenfreiheit 22 cm, 5 Kanister a 20 l Benzin, 80 l Wasser, 2 Alusandbleche.

Ersatzteile: Wasserschläuche, Vergaser, Verteiler, Zündspule, 1 Halbachse, 4 Stoßdämpfer, 8 Reifenschläuche.

Werkzeug: Montiereisen für Reifen, Luftpumpe, Nussatz, Gabel- und Ringschlüsselsatz.

Innenausbau: Beifahrersitz zusammen- und vorklappbar, Liegefläche im Laderaum 1.40 m x 1.90 m, (zum Teil herausnehmbar als Tisch), 2 Campingsessel, 30 kg Lebensmittel,

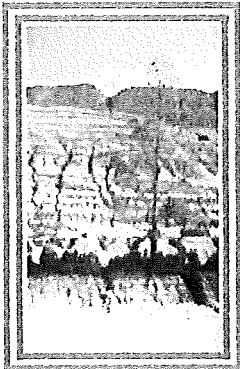
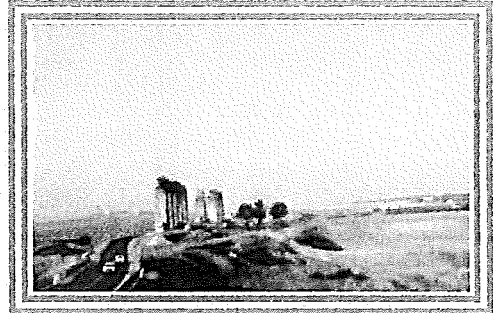
Wir fuhren nach Genua, um von dort mit der Dana Corona nach Tunis überzusetzen. Der Ro/Ro-Fährdienst im Mittelmeer auf der Linie Genua - Palma de Mallorca - Malaga - Tunis, wurde noch im Jahr 1982 eingestellt. 1983 folgte nach einer Kollision im Roten Meer, der Brand und Untergang der Dana Corona.



In Tunis angekommen musste erstmal der Motor von Erwins blauem VW-Bus repariert werden (Ölverlust). Es blieb nicht bei dem einen Mal.

Weiter ging es am antiken römischen Aquädukt von Zaghuan vorbei, es versorgte einst die nordafrikanische Stadt Karthago mit Wasser, es

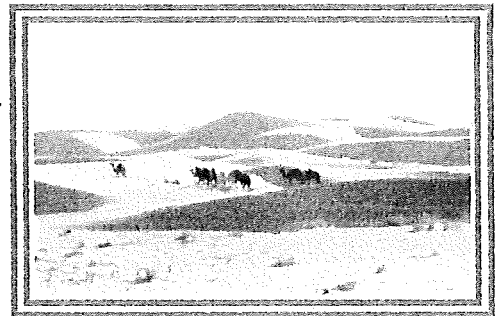
gehörte mit einer Gesamtlänge von 132 km zu den längsten Aquädukten der Römer. Die Leitung lieferte zwischen 200 und 370 l Wasser in der Sekunde.



Rillenerosion: Gebildet durch Niederschlagswasser, welches oberflächlich in kleinen Rinnsalen hangabwärts fließt und dabei Material des Untergrundes mit sich führt. Dort, wo das Wasser sich sammelt, wäscht es Rinnen aus.

Die Sahara ist mit 9 Mio. m² die größte Trockenwüste der Erde. Sie erstreckt sich von der

afrikanischen Atlantikküste bis zur Küste des Roten Meeres. Es treten extreme Temperaturschwankungen auf. Die Sahara ist reich an Bodenschätzen (Salz, Erdöl,



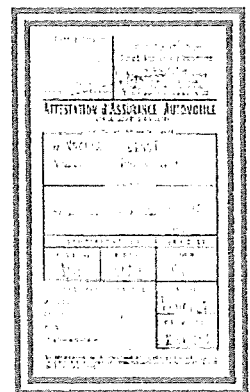
Erdgas uvm.). Die Bevölkerung besteht hauptsächlich aus Arabern, Berbern und Mauren. Daneben gibt es kleine Gruppen wie die Tubu (auch Tibbu) und Tuareg. Endlich sind wir da - im größten Sandkasten der Welt - Sahara.

Diese kurvenreiche Straße führte uns von Tunesien nach Algerien, links und rechts der Straße türmen sich



die Dünen der Sahara.

Für Algerien musste man eine Versicherung abschließen, die Grüne Karte alleine galt hier nicht.



Wir besuchten eine Trichteroase nahe El Oued. In Algerien gibt es etwa 15 Mio. Dattelpalmen, die meisten davon in Oasen. Oft ragen

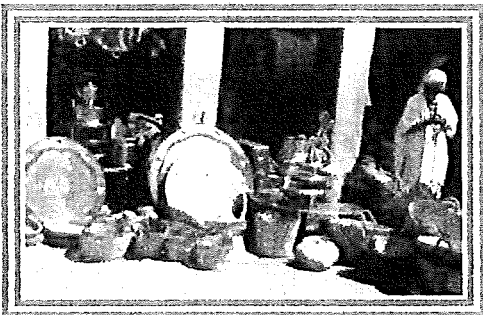
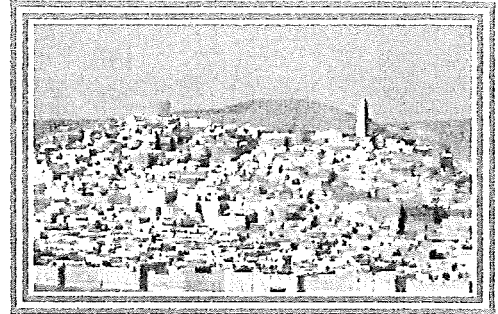
zwischen den Dünen auch nur die Wipfel heraus, denn sie stehen in tiefen Sandtrichtern, in denen das



Grundwasser nur wenige Meter unter dem Sand liegt. In diese mehr oder minder tiefen Anbauschüsseln werden Palmen gepflanzt, die mit ihren Wurzeln das Grundwasser erreichen und keiner weiteren Bewässerung mehr bedürfen.

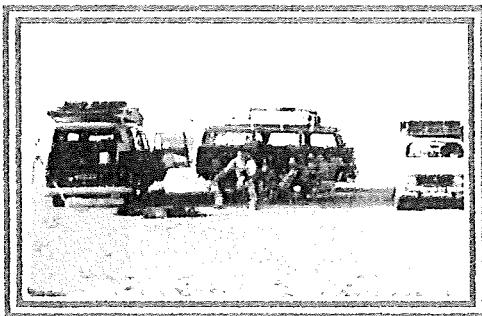
Wir machten uns auf den Weg nach Ghardaia, eine Oasenstadt im Tal des M'zab.

Knapp vor Erreichen Ghardaias hat man von einer Hügelgruppe aus einen wundervollen Blick auf die Heilige Stadt. Ghardaia ist eine befestigte Stadt, die aus 3 ummauerten Sektoren mit labyrinthartigen Gassen besteht.



Das Treiben auf dem arkadengesäumten Marktplatz von Ghardaia war sehr bunt. Genauso vielfältig war das Angebot an Gemüse, Fleisch bis hin zu Ziegen, Teppichen, Goldschmiedearbeiten, alles konnte man hier kaufen. Ein Schauplatz eines orientalischen Märchens, eine Sinfonie an Gerüchen - Zimt, Kardamom und viele andere Gewürze.

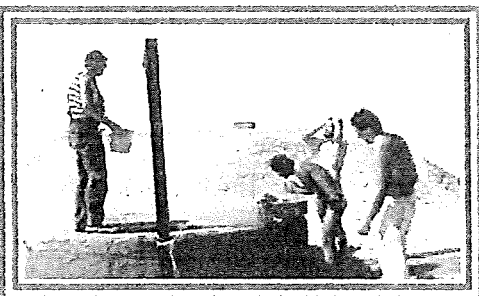
Blieben wir mal irgendwo stehen, haben sich auch schon Kinder rund um unsere Autos versammelt. Sie boten uns einen Fennek (Wüstenfuchs) zum Kauf an. Fenneks sind zierliche flinke Kerlchen mit riesigen Ohren, ursüß!



Unsere
Wagenburg

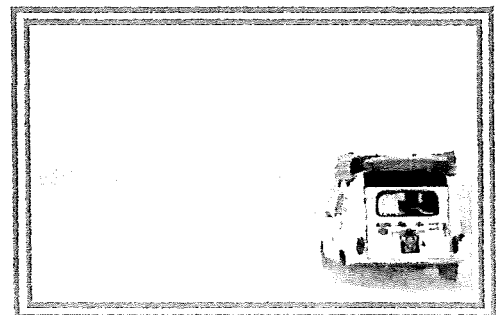
Ja, das muss
manchmal auch

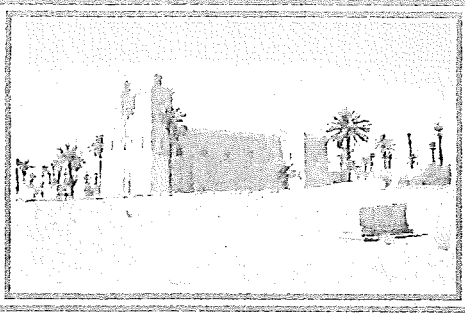
sein, Peter mit seiner mobilen Toilette, bzw. nach Tagen endlich wieder eine ausgiebige Morgentoilette hier an diesem Brunnen.



In der Sahara können die asphaltierten Straßen auch mal Sandverwehungen aufweisen.

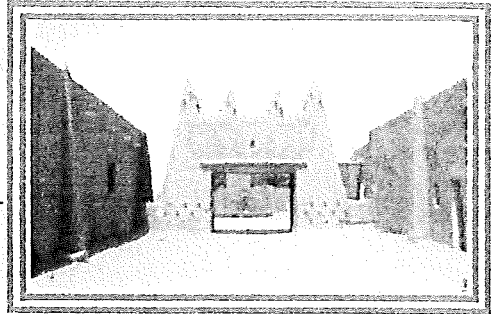
Welch ein Naturschauspiel!



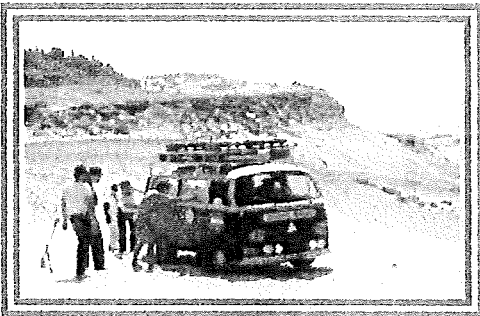


Zwischenstopp bei El Golea, an der ersten katholischen Kirche der Sahara, St. Joseph, im angrenzenden Friedhof steht der Sarkophag des „Wüstenheiligen“ Pater Charles de Foucauld.

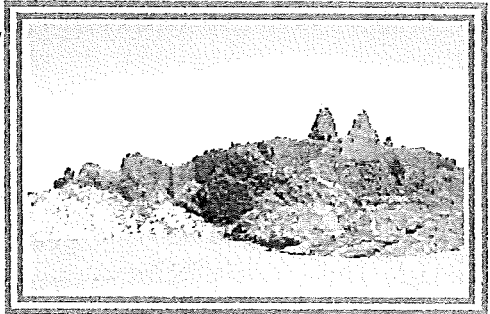
Timimoun, eine Oasenstadt in der algerischen Provinz



Adrar. Die Stadt ist bekannt für die ocker-rote Farbe seiner Gebäude (sudanesischer Baustil), daher Timimoun - die Rote genannt. Timimoun liegt auf einem Plateau am Fuße des westlichen Erg. Das Stadttor ist aus rotem Stampflehm erbaut. Timimoun, hier trafen die Karawanen mit Gold, Baumwolle und Elfenbein aus dem Süden mit den Karawanen welche Getreide und Gewürzen aus dem Norden lieferten, zusammen.



Bei Timimoun gibt es lt. Reiseführer eine Touristenrundfahrt, welche leicht zu befahren ist. Doch es kam anders: Die Piste, die zu einer alten, verlassenen

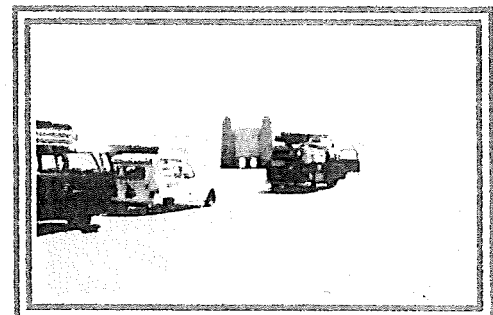


Burg (Ksar) führt hatte ihre Tücken. Treibsand machte die Rundfahrt zur Tortour. Mit Sandblechen und Schaufeln bewaffnet machten wir uns an die Arbeit, um die Busse wieder in Fahrt zu bringen.



Ups! Von nun an ging's bergab, mit blockierten Rädern und teilweise auf der verstärkten Bodenplatte dahin rutschend durch das lockere Stein- und Sandgemisch.

Beginn der Tanezrouftpiste südlich von

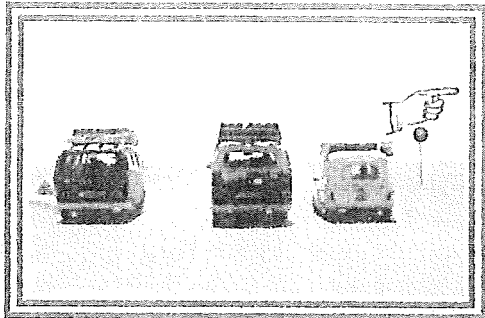


Reggane. Alle 10 - 15 km gab es Benzinfässer zur Orientierung. 255 km südlich von Reggane befindet

sich der "Poste Weygand", ein seit 1960 verlassener Stützpunkt der Franzosen. Bei Kilometer 388 befindet sich der "Wendekreis des Krebses". Bei Kilometer 518 das berühmte Bidon V, ehemals Stützpunkt "Poste Maurice Cortier". Die Tanezrouft-Piste mit verwirrender Flachheit und Todeshauch samt eingetrockneter Kamelleiche. Diese ungeheure Weite, geradezu grotesk und leer.

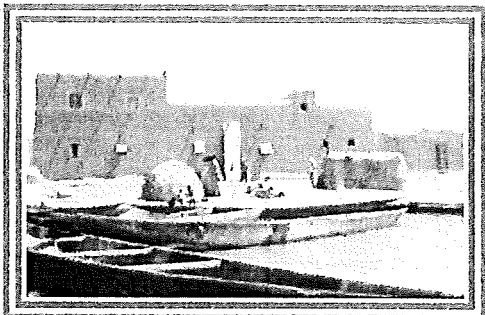
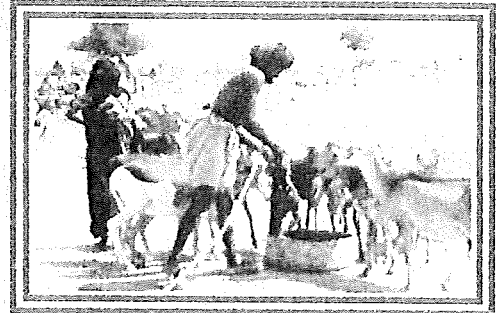


Wir kommen uns unendlich klein und unbedeutend vor, so gewaltig wirkt die Wüste. Aufgrund der Stille hat man nach einiger Zeit die Befürchtung taub geworden zu sein und unwillkürlich klatscht man in die Hände. Hingegen Autos hört man über eine Entfernung von 10 - 15 km.



Kilometer um Kilometer schiebt sich der immer gleiche Horizont dahin und nur selten zeichnet sich ein Wechsel der Landschaft ab. Dort wo es keine befestigten Straßen mehr gibt und die Piste nur noch aus Spuren besteht, plötzlich ein Rechtsabbiegepfeil, nahe der Grenze Algerien / Mali bei Kilometer 672.

Bei Anefis, 200 km nördlich von Gao treffen wir auf einen Stamm der Tuareg, ein zu den Berbern zählendes Volk in Afrika (Sahelzone). Das Nomadenvolk der Tuareg war als Herren der Sahara und als Krieger gefürchtet. Die Tuareg in der Wüste Algeriens züchten Kamele, die Tuareg im Sahel halten Ziegen, Schafe und Rinder.

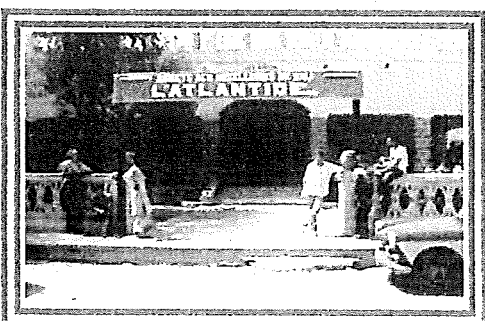
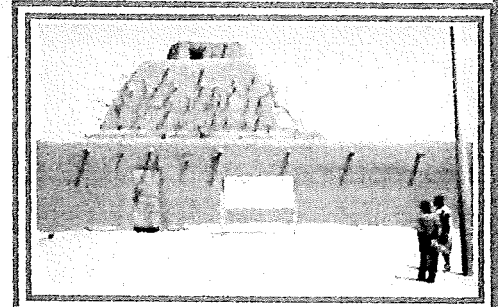


Gao liegt am Niger in Mali - Knotenpunkt wichtiger Handelsstraßen, Zentrum des Handels, von braunen Lehmbauten geprägte Stadt.

Im Vordergrund, die für die Gegend um Gao typischen Boote (Pirogen), elegante, schmale Boote mit langem, spitz auslaufendem Bug und Heck.

Das Grabmal des-->

Askia wurde Ende des 15. Jhdts. in Gao erbaut und ist das Grab von Mohammed I. Toure, einem der ersten Könige des Songhaireiches. Mit knapp 20 m Höhe ist es das größte präkoloniale Bauwerk in der Region und überzeugt durch seinen herausragenden islamischen Architekturstil. In den Mauern der Grabanlage sind Holzbalken eingezogen, die weit herausragen, sie dienen der Stabilität und der Repräsentation von Reichtum.



<----Wir übernachteten im Hotel L'Atlantide, endlich wieder duschen und in einem 'normalen' Bett schlafen.

Und hier war es mal wieder soweit, der VW-Bus von Erwin

musste mal wieder unters 'Messer'. Man beachte! Mechaniker Er(nst) mit noch weißem Arbeitsmantel.

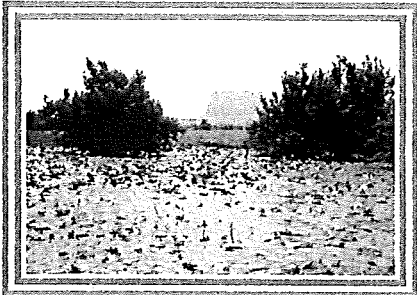




Die Hand der Fatima ist die Bezeichnung für ein Felsmassiv in Mali in der Nähe von Hombori an der Straße von Gao nach Mopti. Die Felsnadeln aus Sandstein dienen als Abwehrzauber, die unter anderem die Fünf Säulen des Islam darstellen.

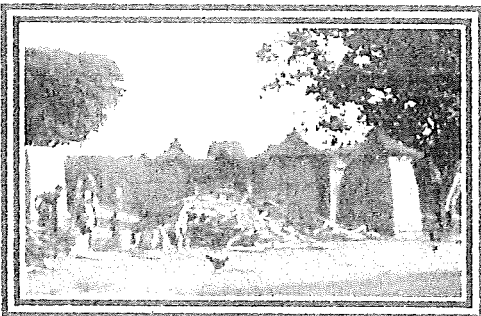
Und nahe Hombori belagerten uns wieder neugierige

Kinder. Wir fahren durch ein Gebiet, das zur Trockensavanne gehört, trockenes Buschwerk, einige Akazien und Baobab-Bäume(Affenbrotbäume).



<--Seerosenteich bei Bore

Eine hübsche, junge Frau fragt nach Handcreme. ----->



Wir kommen an einigen Dogon-Dörfern vorbei. Ihre quadratisch aus Lehm gebauten Häuser haben wunderschön dekorierte Türen. Die Flachdächer werden benützt für die Trocknung von Kürbis, Hirse, Mais usw. Auf dem Hof

stehen auch Getreidespeicher, die hübsch geschmückt sind mit einem Kegeldach aus schwarzem Ried.



Bald darauf erreichen wir Mopti. Die Stadt, befindet sich am

Zusammenfluss des Bani mit dem Niger.

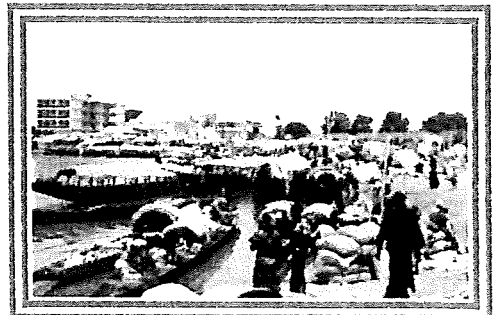
Die große Moschee de Komoguel wurde von 1933 bis 1935 auf dem Areal einer 1908 erbauten Moschee errichtet.

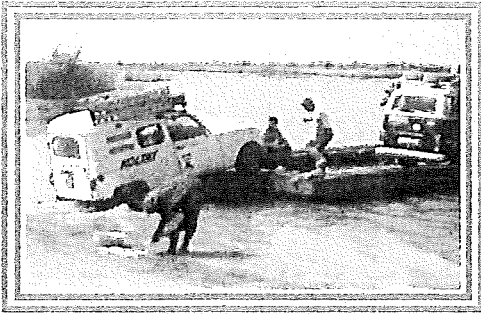
Mopti und sein Hafen, das wirtschaftliche Zentrum der Region, vor allem im Handel mit Fisch und anderen



landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Auch das berühmte Salz aus der Sahara kommt hier flussaufwärts aus Timbuktu zur weiteren Verarbeitung an.





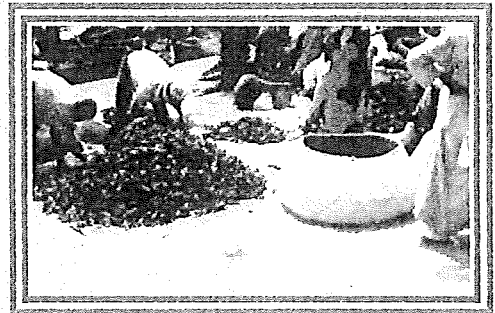
Von überall strömt die Bevölkerung in Richtung Djenne zum Markt. Zuerst muss man aber mit der Fähre über den Niger setzen. Ein ganz besonderes Erlebnis!

Djenne mit seiner berühmten Großen Moschee, das größte sakrale Lehmgebäude, mittelalterlichen Bürgerpalästen und traditionsreichen Koranschulen erinnert bis heute an die ehemalige kulturelle Hochzeit

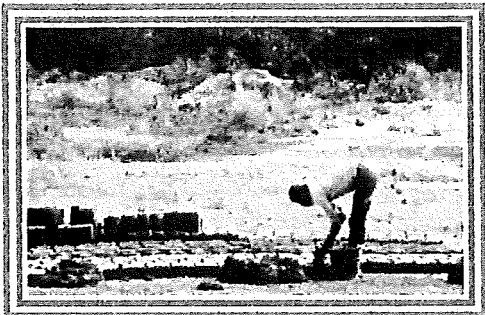
des Mali-Reiches, liegt auf einer 88 ha großen Insel mitten im Seitenarm des Bali. Nach jeder Regenzeit wird das Gebäude der Großen Moschee unter Beteiligung der Einwohner neu verputzt.

Das Marktviertel befindet sich direkt an der Großen Moschee. Was immer angebaut und produziert wird, alles was man zum Leben braucht, was immer sich verkaufen lässt, findet man auf dem Markt.

Von Musikkassetten, Kleidung, sowie Lebensnotwendiges bis zum Trockenfisch. -----> Weiter geht es nach Obervolta, heute Burkina Faso.



In Ougadougou bekommt Erwin einen neuen Motor für seinen VW-Bus und wir verbringen die Nacht unter dem Auto. Von der Stadt Ougadougou haben wir gar nichts gesehen, denn wir mussten am nächsten Morgen die Rückreise antreten, da das Algerische Visum nicht mehr lange gültig war.

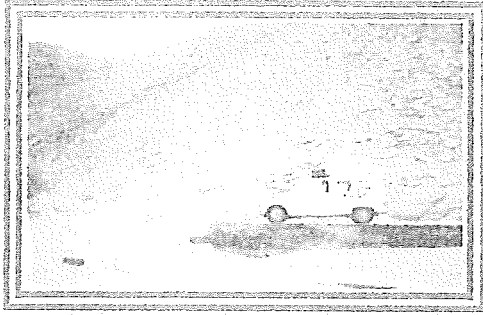


Auf unserer Rückfahrt konnten wir noch bei der Ziegelherstellung zuschauen. Ziegel werden aus Lehm gefertigt, dem gehäckseltes Stroh und Kuhmist beigefügt wird. Lehm ist billig und praktisch. Lehm schützt vor Hitze und Kälte gleichermaßen. Lehm ist vor allem überall vorhanden. Den Rest besorgt dann die Sonne.

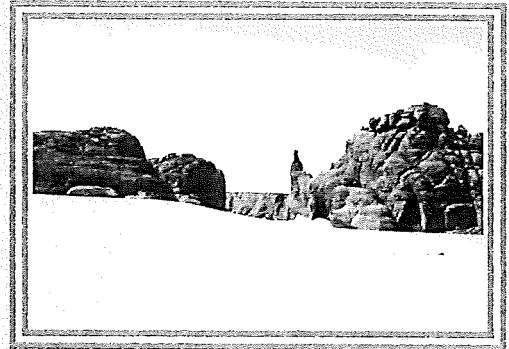
Baumwollfelder im Süden von Mali----->



Es war eine abenteuerreiche Reise, wie man hier sehen kann. Schlaglöcher bis zu 60 cm Tiefe sind keine Seltenheit.



<-----Asphaltstraße nach Tamanrasset.
Wo es keine Straße mehr gibt,
gibt es auch keine Schlaglöcher



Er(nst) und die Früchte des Baobabbaumes.



© www.wagners-web.at

HOME



No

Vienna, le April 1982

Betrifft: Einreise-u. Aufenthaltsformalitäten
Devisen -u. Zollbestimmungen

Auf Grund Ihrer Anfrage erlaube ich mir, zu Ihrer Information folgende Punkte festzuzahlen:

a.) Formalitäten für die Einreise in die Republik Mali

- 1.) Gültiger Reisepass
- 2.) Drei Stück Visa-Formulare mit 3 Passfotos
- 3.) Pro Visum ist ein Kostenbeitrag von S 420.- (lt. Reg. Beschluß vom 1.3.1982) zu entrichten.
- 4.) Notwendige Impfungen: gegen ~~Sekera~~ Gelbfieber verpflichtend, Cholera, Typhus und Malaria prophylaxe gem. Mag. Abt. 15, notwendig.
- 5.) Nachweis der Rück- bzw. Weiterreise
- 6.) Öffnungszeiten des Konsulats für die Republik Mali in Wien, 8., Josefstädterstrasse 55 jeden Werktag in der Zeit von 11-13 Uhr.

b.) Aufenthalt in der Republik Mali

- 1.) Das Visum gilt nur für eine Einreise, und ist nur für einen Zeitraum von 7 Tagen gültig, kann jedoch bei den örtlichen Polizeistellen in den größeren Städten nach Bedarf verlängert werden.
- 2.) Diese Polizeistellen stellen bei Bedarf auch die erforderliche Photographierlaubnis aus (1 Passfoto)
- 3.) Für Filmaufnahmen (über 8mm) ist die Zulassung durch das Informations-Ministerium in Bamako erforderlich.

c.) Devisenbestimmungen

Einfuhr frei, jedoch mit Deklarationsverpflichtung

Bei der Ausreise dürfen Münzen und Noten der Landeswährung nur bis zu 50.000.- FM mitgenommen werden.

FM= Franc Malien 31,40 FM = 1.- öS (1980), 1FF = 100FM

Ausländische Noten nur bis zur Höhe des bei der Einreise deklarierten Betrages.

d.) Zollbestimmungen

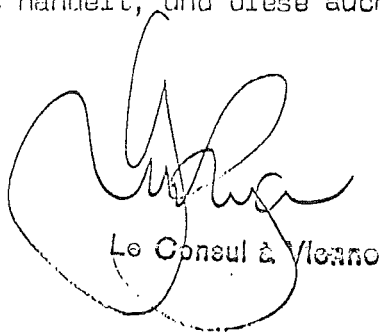
Neben persönlichen Effekten können

- 50 Zigaretten
- 2 Fotoapparate
- 1 Filmkamera
- 1 Feldstecher
- 1 Transistorradio
- 1 Plattenspieler u.
- 20 Schallplatten
- 1 Reiseschreibmaschine

sowie Camping- u. Sportausrüstung, können zollfrei eingeführt werden, eine Deklaration ist jedoch ratsam.

Zur Zeit - keine Jagderlaubnis!

Warenmuster sind zollfrei, sofern es sich um Einzelstücke ohne Handelwert handelt, und diese auch als solche deklariert werden.



Le Consul à Vienne

Für Österreich ist die Botschaft in Dakar (Senegal) zuständig - 24 Rue Pinet Laprade Tel. 232 76 Telex 611

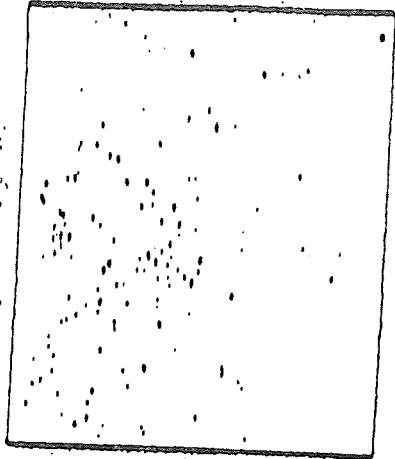
Ich hoffe, Ihnen mit meinen Angaben gedient zu haben.

W i e n, am 27. Oktober 1980

P.S. Bei PKW ist ein Carnet üblich (ÖAMTC)

Zwischenstaatlicher Führerschein ist erforderlich (Bundes-Pol-ÖAMTC)

**CONSULAT DE LA REPUBLIQUE DU MALI
 EN REPUBLIQUE FEDERALE D'AUTRICHE
 DEMANDE DE VISA DE SEJOUR AU MALI
 VISA-ANTRAG FÜR MALI - AUFENTHALT**



Nom (en capitales)
 Name (Grossbuchstaben) _____
 Nom de jeune fille
 Mädchennamen _____
 Prénoms
 Vornamen _____
 N° (u) le _____
 Geboren am _____ In _____
 Situation de famille
 Familienstand _____ Nbre d'enfants
 _____ Anzahl Kinder _____
 Domicile
 Adresse _____

Profession
 Beruf _____
 _____ (d'origine)
 Nationalité (angeborene)
 Nationalität (actuelle)
 _____ (ständige)

Nature et durée du visa sollicité (séjour de jours)
 Art und Dauer des beantragten Visums (Aufenthalt von Tagen)
 Motif du voyage
 Grund der Reise _____

Lieu(x) de destination au Mali
 Bestimmungsort in Mali _____

Noms et adresses des personnes citées en référence ou attaches familiales au Mali
 Name und Adresse der o.g. Personen oder der Familienangehörigen in Mali _____

Date et lieu des précédents séjours au Mali
 Datum und Ort der vorhergehenden Aufenthalte in Mali _____

Date et lieu d'entrée au Mali
 Datum und Einreise-Ort in Mali _____

Lieu(x) de destination en sortant du Mali
 Bestimmungsort bei Ausreise aus Mali _____

Nr. _____
 Délivré le
 Ausgestellt am _____
 Par
 von _____
 valable jusqu'au
 gültig bis _____

PASSEPORT.
REISEPASS

Vous engagez-vous à n'accepter aucun emploi rémunéré ou au pair durant votre séjour au Mali à ne pas chercher à vous y installer définitivement et à quitter le territoire malien à l'expiration du visa qui vous sera éventuellement accordé ?
 Verpflichten Sie sich keine bezahlte oder Aupair-Beschäftigung während Ihres Mali-Aufenthaltes anzunehmen, Verpflichten Sie sich ferner, nicht zu versuchen, sich endgültig in Mali niederzulassen und das Hoheitsgebiet von Mali nach Ablauf des Ihnen eventuell genehmigten Visums zu verlassen ?

Ma signature engage ma responsabilité et m'expose, en sus des poursuites prévues par la loi en cas de fausse déclaration, à me voir refuser tout visa à l'avenir.

Ich erkläre mit meiner Unterschrift, daß ich im Falle von falschen Angaben gesetzlich belangt werden kann und mich in Zukunft die Ausstellung von Visa verweigert werden kann.

RÉPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA

UNITÉ · TRAVAIL · JUSTICE

CONSULAT GÉNÉRAL
EN AUTRICHE

DEMANDE DE VISA
VISUMANSUCHEN

NOM (en capitales):

NAME (Blockschrift)

Née (Nom de jeune fille):

geborene (Mädchenname)

Prénoms (en minuscules):

Vorname (Normalschrift)

Né le

geboren am

à

in

Nationalité d'origine:
Staatsbürgerschaft: ursprünglich

actuelle:
derzeit:

Situation de famille:
Familienstand:

Enfants: Ages:
Kinder: Alter:

Domicile habituel:
Ständiger Wohnsitz:

Résidence actuelle:
Derzeitige Anschrift:
Rue, No
Straße, Haus-Nr.

Profession:
Beruf:

Situation militaire:
Militärischer Dienstgrad:

Motifs détaillés du voyage:
Genauere Begründung der Reise:

Nature et durée du visa sollicité (le cadre
ci-contre doit être rempli par le demandeur
qui rayera les mentions inutiles)
Art und Dauer des Visums (vom Ansuchenden
auszufüllen, Nichtzutreffendes streichen)

Séjour de mois
Aufenthalt von Mten

Date d'entrée en HV
(approximativement)
Datum der Einreise in OV
(annähernd)

PHOTO
Passeport No. Pass Nr. Délivré le Ausgestellt am par von valable jusqu'au gültig bis
Carte d'identité Identitätskarte No délivrée le ausgestellt am par von valable jusqu'au gültig bis

Avez-vous déjà habité la République de Haute-Volta ?
Haben Sie schon in Ober-Volta gewohnt ?
Précisez à quelle date et en quel lieu:
Wann und wo ?

Indiquez avec précision les noms et adresses (rue et No) des commerçants et industriels que vous désirez rencontrer s'il s'agit d'un voyage d'affaires:
Bei Geschäftsreisen sind Namen und genaue Adresse (Straße, Haus-Nr.) der Kaufleute und Industriellen anzugeben, die Sie zu besuchen beabsichtigen:

Etes-vous déjà venu en République de Haute-Volta ?
Waren Sie schon in Ober-Volta ?

Quand et où ?
Wann und wo ?

Attaches familiales en République de Haute-Volta (adresses exactes, rue et No):
Verwandte in Ober-Volta (Adresse, Straße, Haus-Nr.):

.

Références dans le pays de résidence (adresses exactes, rue et No):
Referenzen im Aufenthaltsland (genaue Adressen, Straße, Haus-Nr.)

.
.

Indication précise du lieu d'entrée en République de Haute-Volta:
Genauere Angabe über den Einreiseort in Ober-Volta:

.

Indication de vos adresses exactes (rue et No) en République de Haute-Volta pendant que vous y séjournerez:
Genauere Angabe der Adressen (Straße und Nr.) für Ihren Aufenthalt in Ober-Volta:

.

Comptez-vous installer en République de Haute-Volta un commerce ou une industrie?
Beabsichtigen Sie in Ober-Volta einen Handel oder eine Industrie zu errichten ?

.

Où comptez-vous vous rendre en sortant de la République de Haute-Volta ?
Wohin beabsichtigen Sie nach Ihrem Aufenthalt in Ober-Volta zu fahren ?

.

Vous engagez-vous à n'accepter aucun emploi rénuméré ou au pair durant votre séjour en République de Haute-Volta, à ne pas chercher à vous y installer définitivement et à QUITTER LE TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA A L'EXPIRATION DU VISA qui vous sera éventuellement accordé ?

Verpflichten Sie sich, während Ihres Aufenthaltes in Ober-Volta keinen bezahlten Beruf auszuüben, sich dort nicht dauernd niederzulassen und das Staatsgebiet von Ober-Volta bei Ablauf des Ihnen gewährten Visums zu verlassen ?

.

Ma signature engage ma responsabilité et m'expose, en sus de poursuites prévues par la loi en cas de FAUSSE déclaration, à me voir REFUSER TOUT VISA A L'AVENIR.

Durch meine Unterschrift nehme ich zur Kenntnis, daß ich im Falle der Angabe unrichtiger Erklärungen, abgesehen von den gesetzlichen Folgen, jede Möglichkeit einer Visumerlangung in Zukunft verliere.

Wien, le 19

(Signature — Unterschrift)

REPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA



Kassa empfangen

netto S

+ ...% Mwst. S

Gesamtbetrag S

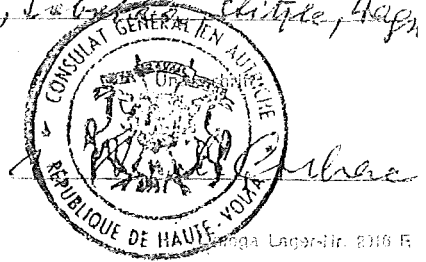
1.920,-

Schilling
in Worten

Einser und neunhundertzwanzig

von für Visagebühren Visa Nr. 1076 bis 1082/18
für die Herren und Damen: Kossak, Koschnick,
Purkathofer, Rosenzweig, Schmitt, Stitzle, Unger,
Fecher (8 x S' 240,-)

Wien am 8.9.1982



AUFGABESCHEIN

über eine Auslandspostanweisung

Betrag in arabischen Ziffern

2430 FB

Währungsbezeichnung in lateinischen Buchstaben

tausend vierhundert

Empfänger Belgische Föderation

ASSADE DU NIGER

Nr. GREN BRÜSSEL 1050

sort RANKLIN ROOSEVELT 78

Land BELGIEN

Einzahlung	Eingezahlter Betrag	Gebühr
	905 S 46	20
Besondere Vermerke	Annahmenummer	
	137	
Unterschrift des Beamten		

Wien am 3.10.1982

für Kossak, Koschnick, Purkathofer, Rosenzweig, Schmitt, Stitzle, Unger, Fecher

Ich bestätige den Empfang von netto S 1.920,-

+ ...% Mwst. S

Gesamtbetrag S 1.920,-

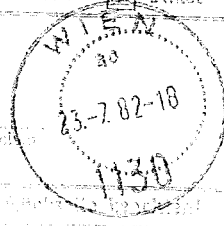
Schilling Einser und neunhundertzwanzig

die ich laut folgender Aufstellung verwendet habe

Omega Lager-Nr. .903

Der Absender wird gebeten, den stark unrandeten Teil auszufüllen
Aufgabeschein

Empfänger	Name	Ambassade du Niger 1050 Brüssel Belgien Av. F.		
	Bestimmungsort	Roosevelt 78 Postleitzahl		
Absender	Wert	10.000 S	Nachnahme	S
	<input type="checkbox"/> eingeschriebene Briefsendung	<input checked="" type="checkbox"/> Wertbrief	<input type="checkbox"/> Paket	
	Aufgabennummer	180	Gewicht	700 g
	Gebühr	170	Besondere Vermerke	



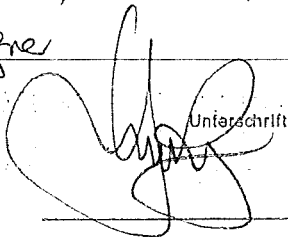
EINGANG Nr.

Kassa empfängt: netto S _____
Visafeldbahn 85/2 + ___ % Mwst. S _____
a 420 - Gesamtbetrag S 3.360

Schilling in Worten dreitausenddreihundertsechzig

von Schotta, Purkarthofer, Fedner, Koschnick, Rasmayr
Stitzle, Vlosch, Wegner

3/IX-82
 _____, am _____ 19____

Unterschrift: 

Omega Lager-Nr. 916 E

tardi: 1 ora
 or Abfahrt
 in: 1 hour
 plus tard:

as single/
 S
 sites D
 ettes T
 ettes F
 a touriste
 I
 H
 she et WC E
 B
 A
 C
 L
 G
 V
 ns/
 V
 3/
 P



DFDS SEAWAYS

General Agent

All conveyance subject to the Company's regulations

PASSENGER'S COPY

40107

Route	Date	Cabin Nos.	Car code	Number	Category	Fare
NOT GOOD	Time of depart.					
	Time of depart.					
	Time of depart.					
	Time of depart.					
Name of hotel		Date of arrival		Date of leaving		
Single	Double	Triple	Apartment			
Name of passenger			Reduction code	Currency	Total	
3.80 88.000						

.
. .
. .
. .

An das Paßamt Postgasse 9
1010 Wien

Betrifft: Ansuchen um Ausstellung eines zweiten Reisepasses

Im Herbst 1982 beabsichtige ich an einer Hobbyexpedition durch Afrika teilzunehmen. Diese Fahrt führt durch die Länder Tunesien, Algerien, Niger, Mali, Obervolta, Elfenbeinküste und Marokko. Da es aus politischen Gründen zu Schwierigkeiten bei der Ausstellung von Visa kommen kann (z.B.: Algerien, Marokko,...), ersuche ich um Ausstellung eines zweiten Reisepasses für alle Staaten der Welt.

Da es bei den Visaanträgen zu Verzögerungen kommen kann, ersuche ich um eine baldige, positive Erledigung meines Antrages.

Verschollen im „Land des Durstes“

Ob man eine Gefahr bewältigt, hängt oft genug weniger vom eigenen Können, sondern auch von äußeren Umständen ab. So zeigt etwa der erste Beitrag dieser Ausgabe, daß es durchaus möglich ist, eine objektiv gefährliche Region wie die verkehrs- und stützpunktarme Westsahara nahezu problemlos zu durchqueren.

Die wichtigen und vielbefahrenen Transsaharapisten sind dagegen vergleichsweise ein Kinderspiel. Besonders, wenn Gefährt und Gerät hochwertig sind.

Um so tragischer, daß ausgerechnet auf einer dieser vielbefahrenen, technisch einfachen Routen seit Weihnachten 1981 ein deut-

liches Ehepaar spurlos verschwunden ist. Verschollen auf der Tanezrouftpiste zwischen Tessalit und Adrar. Suchaktionen blieben bislang erfolglos. Letzte Hoffnung wird in einen Suchflug gesetzt, der dieser Tage unternommen wird.

Vielleicht können *tours*-Leser den Angehörigen bei der Aufklärung des Vermißten-Schicksals helfen. Aufgerufen seien all jene, die seit dem Jahreswechsel aus Mali bzw. Südwestalgerien zurückgekehrt sind und die, die in nächster Zeit in dieselbe Region starten. Kleinste Hinweise können wichtig sein. Bitte achten Sie, besonders beim Verlassen

der Hauptpiste, auf liegendebliebene Fahrzeuge und Wracks. Doch spielen Sie nicht den Helden, unternehmen Sie keine eigenmächtigen Suchaktionen. Auch weiterführende Informationen aus Gesprächen mit Einheimischen und Behörden sind willkommen.

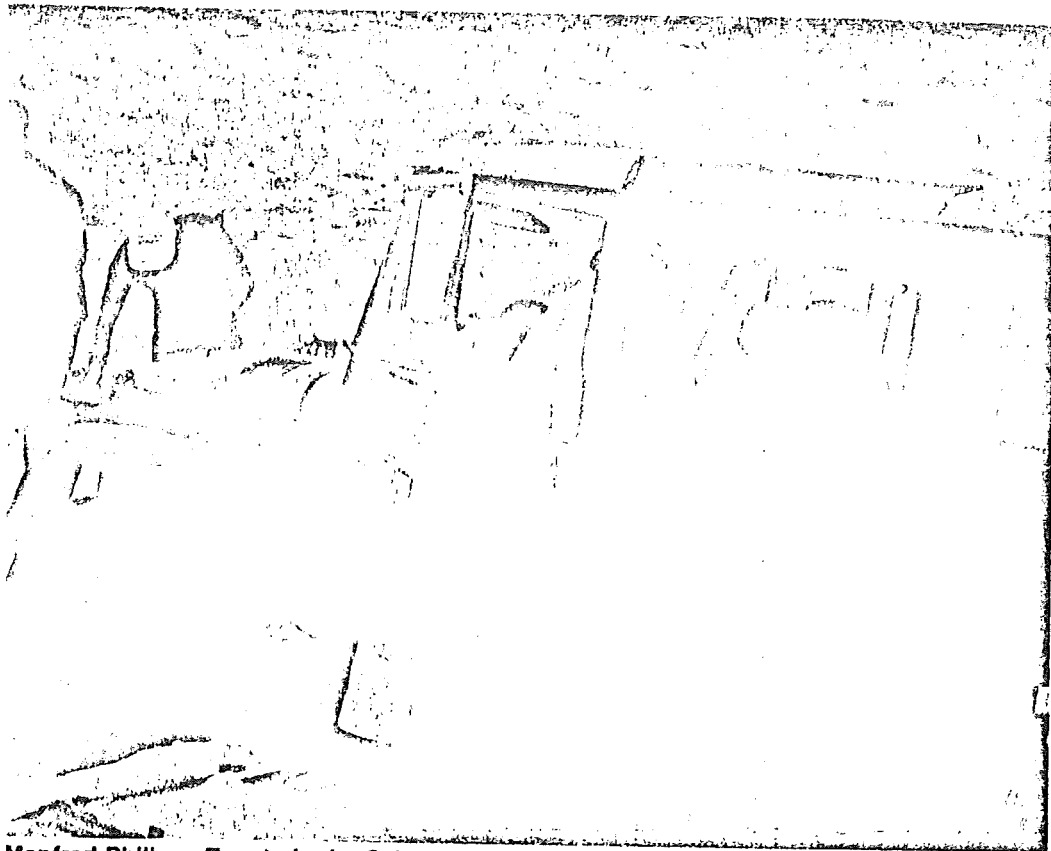
Die Vermutung, daß sich die beiden Touristen verfahren haben könnten, weicht immer mehr der Annahme, daß ein Verbrechen vorliegt. Solange nicht geklärt wurde, was vorgefallen ist, sollte man die Tanezrouftpiste nur im Konvoi mehrerer Fahrzeuge unter die Räder nehmen. Auch in Mali ist zur Zeit Vorsicht geboten.

in letzter Sekunde – in letzter Sekunde – in 1982

Vor Druckbeginn kam die Meldung aus Mali: verlassen und ausgeschlachtet wurde der Toyota ca. 30 Km westlich der Tanezrouftpiste gefunden. Nun konzentriert sich die Suche auf die beiden Vermißten.



Vermißt: Manfred (40 Jahre alt) und Monica Philipp (34 J.)
Daten zum Fahrzeug: Toyota Landcrüser Diesel, BJ 40, rot, Kennzeichen M-MP 3032, Fahrgestellnummer BJ 40026343. Merkmale: Dachrinne links vorn eingerissen, Kanisterhalterungen links und rechts (bzw. entsprechende Bohrungen), Schweißnähte an den Frontscheibenscharnieren.
Meldung bitte auch, wenn folgende Gegenstände gesehen oder zum Kauf angeboten werden: Filmkamera Nizo 801, Uher-Cassettengerät CR 210, Autokompaß „Air-Guide“, Zarges Alukisten (80 x 60 x 40).
Kontakt-Telefonnummern:
087 31-29 10 (Horst Philipp) oder
089-609 21 34 (Ursula Eckert).



Manfred Phillips Toyota In der Sahara: Das aufgesägte Dach deutet auf ein Verbrechen hin

Stelle näher um sah, stellte man fest, daß der Geländewagen Manfred Philipp gehörte. Im Sand entdeckte das Suchteam die Reifenspuren eines zweiten Fahrzeugs. Doch bereits nach wenigen Kilometern verlor sich diese Spur im Sand.

Da Monika und Manfred Philipp nie wieder gesehen worden sind, läßt sich ein Gewaltverbrechen an ihnen nicht ausschließen. Dafür gibt es einige Anzeichen. Zum Beispiel stellte der Suchtrupp fest, daß das Dach des Toyota aufgesägt worden war. Sämtliche brauchbaren Ausrüstungsgegenstände waren verschwunden. Nur einige Mullbinden und Zelteile lagen verstreut im Wüstensand. Kein Anzeichen dafür, was mit den Insassen passiert ist. Hierüber gibt es nur Mutmaßungen. Zum Beispiel die, daß Monika und Manfred Philipp sich in ihrem Geländewagen vor einem möglichen Raubüberfall verschanzen wollten. Die Räuber- oder Mörder?-drangen daraufhin wohl gewaltsam in das Fahrzeug ein. Was sie mit den Insassen gemacht haben, wird wahrscheinlich niemals geklärt werden. Jean Pierre, ein Fernfahrer aus Paris und ausgezeichnete Kenner der Sahara, meint zu dem Fall: „Wer in der Wüste drei Wochen nicht gesehen wird, der taucht nie wieder auf.“

VERBRECHEN

Keine Spur im Wüstensand

Ein Münchner Ehepaar wird in der Sahara vermißt. Nur ein Geländewagen wurde gefunden

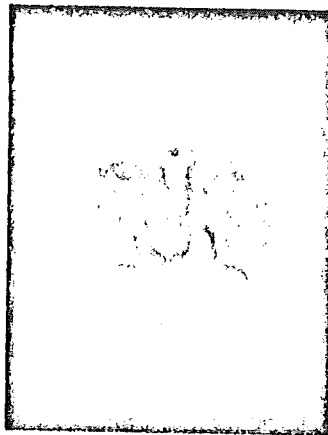
Der Münchner Fernsehredakteur Manfred Philipp (41) und seine Frau Monika (33) hatten eine große gemeinsame Leidenschaft: die Sahara. Vor ein paar Jahren hatten sie die Sandwüste Algeriens zum erstenmal besucht. Anfang Dezember des vergangenen Jahres starteten sie zu ihrer weiten großen Tour durch die Wüste. Heiligabend wollten das Paar in der Oase Borgj Mokhtar übernachten. Doch Weihnachten waren Monika und Manfred Philipp möglicherweise schon tot. Ihre Spur verlor sich im Wüstensand.

Erste Suchexpeditionen mit Geländewagen und Hubschrauber brachten keinen Erfolg.

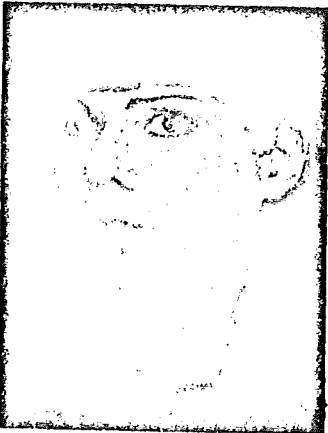
Horst Philipp, der Bruder des Vermißten, organisierte daraufhin von Deutschland aus einen Suchflug über die Wüste. „Das war gar nicht so einfach. Wir bekamen nämlich zunächst keine Überfluggenehmigung von den Algeriern“, erinnert sich Horst Philipp. Erst als Außenminister Genscher sich in den Fall einschaltete, konnte die Suchexpedition gestartet werden.

Bereits fünf Stunden nach dem Start entdeckte Kopilot Fritz Wallner das weiße Dach eines Geländewagens. Das Fahrzeug stand in einer Mulde, von den Insassen fehlte jede Spur.

Als sich das Suchteam an der



Vermißt: der Fernsehredakteur Manfred Philipp (41)



Seit fünf Monaten nicht mehr gesehen: Monika Philipp

WIRTSCHAFT

Benzin müßte nicht so teuer sein

Für Österreichs Autofahrer drehen sich die Zahlen an den Zapfsäulen schneller. Der Grund dafür liegt in Schwachat

Parallel zur Einflogschnelze des einstmaligen als „Drehkreuz Süd-Ost“ hochgejubelten Wiener Flughafens verläuft das Waterloo jedes Spritkonsumenten. Die ÖMV-Raffinerie, die des Nachts einen Hauch von Manhattan-Skyline

Bittä umblättern

Alle Filme und Fotos von:

Christine u. Peter Rosenzweig

Fasangartengasse 94

1130 Wien

Mobil: 0664 203 73 36

Email: peter.rosenzweig@aon.at