

NACHRUF auf Peter KERN

Ewald Holler:

Mitte Jänner hat mein Freund und früheres Expedition Club Austria Mitglied Peter Kern seine letzte Reise in eine andere Welt angetreten.

Als unsere Freundschaft Mitte der 1980er Jahre als Mitglieder des Clubs begann, die mehr als sein halbes Leben bis zuletzt als eine der wenigen echten Freundschaften in meinem Leben andauerte, war er gerade mit den Vorbereitungen zu einer Reise nach Algerien beschäftigt, die er mit Gabriele und Axel, seinem Hund, dann auch wenig später antrat. Peter, einer vom „Bergvolk“ der Steirer, war sein Leben lang immer unterwegs und das meistens auf der Überholspur in allen Belangen. Sei es in seinem Beruf als Koch von Seefeld aus in die weite Welt und wieder zurück nach Österreich und später als Küchenchef in der Steiermark und Wien oder bei seinen Freizeitaktivitäten, stets war er freundlich, lustig, mit jedem, den er traf in Minutenschnelle gut bekannt und hatte immer was Interessantes zu erzählen.

Unvergessen für mich sind die Events, Feste und gemeinsamen Ausfahrten wie Geburtstagsfest in Edelstal, Südtirol Clubausfahrt, Offroadfestival in Ungarn wo er stets gut gelaunt oft im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand, sei es beim Spanferkelgrillen, Autoversenken, dem Halleluja mit gezücktem Filzhut aus seinem um die Kurve driftenden Pajero heraus, zu den ehrwürdigen Schwestern, die gerade am Straßenrand beim Picknick saßen, oder anderen Schabernacks, bis hin zu unserer letzten gemeinsamen Auslandstour als Service bei der Albanien Rallye 2014. Selbst als seine Krankheit begann, nach Transplantationen und Krankenhausaufenthalten, gab er keine Ruhe, machte seinen Job und ließ nichts anbrennen. Er war bis zum Schluss ein Kämpfer der sich nie beklagte. Er lebte sein viel zu kurzes Leben so lange es ging mit Vollgas und das war gut so, er kam selten zur Ruhe, nur sein Hobby, das Fotografieren in der Natur und in den letzten Jahren die Spaziergänge mit seinem Hund, die wir dann und wann viel zu wenig miteinander teilten, ließen ihn ruhiger werden. Ich werde ihn als Freund, und alle die ihn besser kannten werden das wohl auch so sehen, immer so in Erinnerung behalten, wie er war und wie er immer für uns bleiben wird.

-----Grüß Gott, Peter Kern -Obdach-Steiermark-----

Kludia Piskorz:

Peter hat uns immer wieder im Geschäft besucht und unser Sohn Boris hatte seinerzeit bei ihm einmal einen Tag in der Küche im Schloss Wilhelminenberg gearbeitet.

Auch bei unserem Vortrag über die Mongolei, den wir im November 2018 in Natschbach gehalten haben, ist er vorbeigekommen.

Andreas erinnert sich auch gerne an seine ersten Offroad-Meter in Ungarn, da ist Peter mit ihm gefahren. Und er hat mir oft von der legendären Grillplatte erzählt (ich konnte damals in Ungarn nicht dabei sein).

Andreas Piskorz:

Pfingsten 1988, Somogybabod, Ungarn, internationales Offroadtreffen, meine erste Ausfahrt mit dem Expedition Club Austria.

Peter hat mich unter seine Fittiche genommen, hat sich zu mir in meinen Suzuki gesetzt und hat mich bei meinen ersten Metern im richtigen Offroadgelände begleitet.

Dabei haben sich zwei Aussprüche bei mir so fest eingepägt, dass wir sie heute noch bei jedem Offroad-Einsteiger Training verwenden:

Satz1: So langsam wie möglich, so schnell wie nötig.

Satz2: Wenn die Räder einmal durchdrehen, weg vom Gas bis sie wieder Grip bekommen. Je stärker du jetzt aufs Gas steigst, desto mehr werden die Räder durchdrehen.

Und plötzlich ist vieles leichter gegangen und ich bin so richtig in die Faszination Offroaden hineingekippt.

In den Club Nachrichten – Ausgabe 2 1988 hat Klaus Robitsch (Gründungsmitglied des Expedition Club Austria und viele Jahre im Vorstand) einen Artikel über das Off-Road-Festival zu Pfingsten 1988 in Somogybabod, Ungarn, veröffentlicht. Bei dieser Veranstaltung hat Peter die Teilnehmer nicht nur mit seinem Schmäh bestens unterhalten, sondern auch mit seinen Kochkünsten verwöhnt. (Bericht siehe unten)

Andreas Piskorz weiter:

Peters zweite Leidenschaft, das Geländefahren, und die Lust, dabei auch einmal aufs Gas zu steigen, brachte ihn zur Tuareg Rallye nach Marokko. Das Jahr weiß ich nicht mehr, aber seitdem liegen bei mir daheim 2 Tagesetappen dieser Rallye. Und irgendwann werde ich mich auf Peters Spuren begeben und diese Teile der Rallye nachfahren.

Kludia Piskorz:

Im Jahr 1990 organisierte der Expedition Club Austria gemeinsam mit der Diakonie Österreich Hilfsfahrten nach Rumänien in das Gebiet von Vatra Dornei.

Zirka 30-40 Geländefahrzeuge vollgepackt mit Care Paketen fuhren direkt zu den Bewohnern in die entlegensten Täler.

Wir, Kludia und Andreas, waren Anfang Mai 1990 bei der 2. Hilfsfahrt mit unserem Toyota Hilux mit dabei. In Vatra Dornei bildeten wir 4er Gruppen, wir gemeinsam mit dem Peter und noch zwei anderen Fahrzeugen. Die Karten von dem Gebiet waren dürftig, es war Mittag und wir hatten noch immer kein Paket abgegeben. Der Boden nass, tief schlammig. Und so kam es wie es kommen musste, wir blieben mit ca. 1 Tonne Ladung im Schlamm stecken. Peter wollte uns zur Hilfe eilen und erlitt das gleiche Schicksal. Das dritte Fahrzeug wollte auf einer "Wiese" umdrehen und versank in dem bodenlosen Untergrund. Der Fahrer des vierten Fahrzeuges war hoffnungslos überfordert und nur Dank Peters und Andreas Ruhe konnten wir alle Fahrzeuge flott bekommen und nun endlich unsere Pakete austeilen. Bis spät in die Nacht leerten wir unsere Fahrzeuge, versäumten das Abendessen (aufgehoben hat uns niemand etwas). Aber all das verdarb weder Peter noch uns die Laune und mit vollem Enthusiasmus fuhren wir am nächsten Tag wieder voll beladen in die Umgebung von Ulma. Wir trafen auf ein junges Mädchen mit Fahrrad und wie es Peters Art war, verfrachtete er das Fahrrad auf seinen Dachträger, das Mädchel auf den Beifahrersitz und brachte beide den steilen Berg hinauf in ihr Heimatdorf, verteilte dann noch gleich einige Hilfspakete.

Günther Jary:

Ich war bei der ersten Hilfsfahrt nach Rumänien im Februar 1990 Peter's Beifahrer. Peter nannte mich seinen „Sous-Chef“. Ewald Holler und Andreas Piskorz (als Beifahrer) waren ebenfalls ein Team. Ich erinnere mich oft und gerne an diese Hilfsfahrt mit Peter am Steuer seines Mitsubishi Pajero. Peter, immer ein bisschen zu schnell, rutscht auf eisigem Untergrund vom Weg ab, in einen Graben hinein. Ein Zaun musste kurzfristig abgebaut werden, damit Ewald den Pajero herausschleppen konnte. Beeindruckt hat mich die lockere und unkompliziert freundliche Art von Peter auf die einheimische Bevölkerung zuzugehen und sich mit „Händen und Füßen“ und irgendwie französisch artikulierend verständlich zu machen. Er fand immer sofort Zugang zu den Menschen und war auch derjenige, der die Pakete bei den Höfen abgegeben hat. Zu dieser Zeit waren auf den wenigen asphaltierten rumänischen Hauptstraßen noch viele Pferdefuhrwerke unterwegs. Die Gefahr waren die herumliegenden Hufnägel, die uns öfter einen Platten beschert haben.

Auch bei der 2. Hilfstour waren wir dabei, Peter wieder mit seinem Pajero, auch Michael Jurkovitsch mit seinem Range Rover und ich mit meinem Lada Taiga (Beifahrer war Ehmeier Ernst).

Brigitte Gründig:

Es war der **1. Juli 1989**, ein großes **Geburtstagsfest** findet in **Edelstal** statt. Klaus Robitsch, mein damaliger Lebensgefährte, feierte seinen 40iger. Über 100 Freunde, viele davon Mitglieder des Expedition Club Austria, waren dabei. Auf den noch unbebauten Nachbargrundstücken wurden die Zeltlager errichtet und die Geländefahrzeuge geparkt. Peter hatte bei dieser Party eine ganz wichtige Funktion: er hat sich, in seiner Funktion als Koch, bereiterklärt, ein Spanferkel an einem traditionellen Holzkohlengrill zuzubereiten. Er hatte 1 Kiste Schwarzbier mitgebracht. Ein Spanferkel wird nur wirklich gut, wenn es regelmäßig mit Schwarzbier bestrichen wird, das war sein Credo. Peter begann am frühen Vormittag mit dem Aufspannen des Ferkels und dann drehte sich der Spieß mehrere Stunden lang. Es war ein heißer Sommertag, hatte über 30° und der Durst war bei allen Gästen groß. Peter strich das Ferkel regelmäßig mit Schwarzbier ein und nahm auch den einen oder anderen Schluck vom gut gekühlten Bier. Irgendwann hatte dann ein Partyteilnehmer die Schnapsidee, hinterm Haus, auf den frisch abgeernteten und gepflügten Weizenfeldern mit den Geländewagen eine kleine „Runde“ zu drehen. Peter war, wie schon von anderen Freunden beschrieben, immer mit Vollgas unterwegs, er wollte eine elegante 180° Wende hinlegen. Das Unausweichliche geschah ein Überschlag war das Ergebnis. Gott sei Dank ist weder ihm, noch seinem Beifahrer Martin Hagen etwas passiert, der Mitsubishi allerdings sah nicht gut aus. Die Dachgalerie lag im Feld, der Wagen wurde gemeinsam wieder aufgerichtet und Ewald Holler hat das demolierte Fahrzeug umgehend vom Feld herausgeschleppt und nach Wien gebracht. Für Peter war das Fest leider gelaufen.



Martina Leitgeb und Peter Kern am Spanferkelgrill

Südtirol – Trentino – Ausfahrt im August 1988:

In den Club Nachrichten – Ausgabe 3/1988 hat Brigitte Gründig und Harald Telgkamp einen Artikel zu dieser Ausfahrt veröffentlicht: (Bericht weiter unten)

Peter war bei dieser wunderbaren Ausfahrt ebenfalls dabei.

Peter war immer gut gelaunt, sei es am Funk (Ewald am Beginn, Peter am Ende unseres kleinen Konvois) oder am Lagerfeuer beim Grillen.



v.l.n.r.: Josef Kresse mit Freundin Angelika, Harald Telgkamp und Chris Mathes, Klaus Robitsch, Peter Kern (immer mit Filzhut und Hund Axel), Michael Pavik, Ewald Holler (knieend), Michaela und Rudi Denk mit Tochter Isabella, Martina Leitgeb, Wolfgang Turecek, Brigitte Gründig, Ingeborg Turecek.



v.l.n.r.: Ewald Holler, Peter Kern, Michael Pavik



Peter's Mitsubishi Pajero – „Steirische Saharatour 1988“



v.l.n.r.: Harald Telgkamp , Peter Kern, Ewald Holler, Martina Leitgeb, Chris Mathes, Ingeborg und Wolfgang Turecek. Vorne: Brigitte Gründig, Rudi Denk, Michael Pavik.

Chris Mathes und Harald Telgkamp:

Auch wir erinnern uns gerne und oft an Peter. Harald und ich waren einige Male bei ihm daheim zu Gast, wir haben ihn auch öfters am Wilhelminenberg besucht und haben uns von ihm bekochen lassen. Unvergessen sind die gemeinsamen Ausfahrten und Aktivitäten im Expedition Club, an denen Peter teilgenommen hat und immer für beste Stimmung gesorgt hat.

Michael Jäger:

Ich habe Peter bei dieser als „legendär“ zu bezeichnenden Geburtstagsparty in Edelstal 1989 kennengelernt. Ich führte zu dieser Zeit ein Fotogeschäft (Foto Jäger). Peter, als leidenschaftlicher Fotograf, hat mich oft spontan im Geschäft besucht und sich über neueste Entwicklungen informiert.

Die Steirische Sahara Tour 1988

Über diese Tour hat Peter im Expedition Club am 13.09.1988 einen Vortrag gehalten:

Ein Steirer in der Wüste (Sahara 1988)

Und er hat über seine Reise in die Sahara einen Artikel in den Club Nachrichten Ausgabe 1 / 1989 veröffentlicht. Diese Reise war die etwas verspätete Hochzeitsreise von Gabriele und Peter.

Sandiges Abenteuer Algerien, mit Mitsubishi Pajero, Bj 1983, im Feb.1988

(Bericht siehe unten)

Brigitte Gründig:

Peter hat sich Anfang der 90iger Jahre von den Club Aktivitäten zurückgezogen. Familiengründung, Beruf und die heißgeliebte Steiermark standen von nun an im Mittelpunkt seines Lebens. Und leider auch die schwere Krankheit, die Mitte der 90iger Jahre diagnostiziert wurde. Er wollte nie als „kranker Mensch“ wahrgenommen werden und hat sein Leben weiterhin intensiv und „mit Vollgas“, wie es Ewald so trefflich ausgedrückt hat, gelebt und war bis zum Ende positiv und optimistisch gestimmt.

Der Kontakt zu Gabriele und Peter ist nie abgerissen, auch wenn sich unsere Lebenswege unterschiedlich entwickelt haben. Wann immer man am Wilhelminenberg auf einen Kaffee vorbeikam und Peter hatte Dienst – immer hat er sich für einen Plausch Zeit genommen.

Sein Lachen bleibt unvergessen!

Eine besondere Freude für uns alle war daher auch die Teilnahme von Gabriele und Peter an der 40-Jahre Jubiläumsfeier des Expedition Club Austria am 3. September 2019.

SANDIGES ABENTEUER ALGERIEN

Ein Bericht von Peter Kern

Reisende: Peter Kern mit seiner Frau Gabriele und dem Hund Axel

Selbstverständlich waren vor Antritt der Reise einige Veränderungen bzw. Überprüfungen an unserem Auto notwendig. Unser Mitsubishi Pajero, Bj. 1983, wurde in der Mitsubishi-Werkstatt und Denzel Gebietsvertretung Liska-Tallian, Wien 23, unter fachkundiger Leitung von Werkstättenmeister Peter Tallian und seinem Team wüstentauglich gemacht.

Der Luftfilter wurde nach außen versetzt, der schon vorhandene Dachträger noch weiter verstärkt, neue Stoßdämpfer eingesetzt sowie die ursprünglichen Federblätter neu gesprengt und durch ein weiteres Tragblatt verstärkt.

Da wir mit einem kurzen Pajero unterwegs waren, mußten wir uns eine gute Lösung des Platz- und Raumproblems überlegen. Für unseren Hund mußten wir den knapp bemessenen Platz so teilen, daß für Axel genügend Bewegungsfreiheit während der Fahrt blieb. Auf Anraten von Freunden haben wir noch zusätzlich auf unserem Dachträger eine Aluminiumkiste anbringen lassen, um die Reservekanister besser und geschützter unterbringen zu können.



Um immer einen ausreichenden Wasservorrat zu haben, hatten wir neben fünf Kanistern a 20 Liter, einen kleinen Wasserkanister und zwei Wassersäcke a 15 Liter mit. Da wir immer wieder ausreichend auffüllen konnten, hatten wir wirklich nie an Wassermangel zu leiden. Während der Fahrt hatten wir die Wassersäcke an unserem Bullenfänger befestigt, um so immer frisches und kühles Wasser zu haben.

Dermaßen ausgerüstet konnten wir dann endlich unsere Reise beginnen.

Am Morgen des 4. Februar erreichten wir Marseille. Nach einer ungewollten Stadtrundfahrt fanden wir dann auch das Hafengelände, wo wir uns über den weiteren Verlauf der Dinge erkundigten. Nach langer Wartezeit konnten wir uns kurz vor 17.00 an Bord des Schiffes Richtung Tunis gehen. Eigentlich hatten wir uns unsere erste Schiffsreise per Auto anders vorgestellt, aber sie war sehr ruhig und angenehm. Axel mußte in ein separates Quartier gebracht werden, und durfte während der ganzen Überfahrt nicht besucht werden. Dafür war dann die Wiedersehensfreude umso größer

Durch einen lustigen Zufall lernten wir während der Überfahrt ein deutsches Ehepaar mit zwei kleinen Kindern kennen, die dieselbe Route planten, jedoch zu Beginn der Reise länger in Tunesien bleiben wollten. Da wir auch separate Quartiere nach der Ankunft in Tunis gebucht hatten, verloren wir uns aus den Augen. Unser Afrika-Abenteuer konnte beginnen. Nach zwei Tagesetappen durch Tunesien erreichten wir die algerische Grenze. Entgegen allen Vorwarnungen hatten wir großes Glück und konnten die Grenzformalitäten an beiden Grenzstellen in ca. 90 Minuten hinter uns bringen. Da merkten wir den ersten Vorteil, den wir durch Axel hatten. Die Grenzbeamten hatten ziemlichen Respekt vor ihm und wollten deshalb auch unser Auto nicht so genau besichtigen.

Wir konnten unsere Reise in Richtung El Qued und Hassi Messaoud fortsetzen. Schon während der Nacht unter freiem Himmel begann ein ziemlich heftiger und unangenehmer Wind. Leider wurde der Wind auch tagsüber nicht besser, so daß wir während der Fahrt durch den Grand Erg Orientale leider so gut wie nichts von den großen Dünen zu sehen bekamen. In Hassi Messaoud angekommen, war der Wind schon so unangenehm, daß wir beschlossen, in einem "sogenannten" Hotel zu übernachten. Sicherlich nicht mit unseren Maßstäben zu messen, aber für dortige Verhältnisse sehr komfortabel und sauber. Während der Nacht legte sich der Wind etwas, so daß wir in der Früh bei der Weiterfahrt die Flammen der Bohrtürme erkennen konnten.

Mit Sand in der Luft wurde unsere Fahrt bis kurz vor Illizi begleitet. Ca. 30km davor gerieten wir in einen richtigen Sandsturm, der uns nur Schritttempo bis Illizi erlaubte. Da es in Illizi weder ein Hotel noch Herberge gibt, mußten wir auf Anordnung der Polizei beim ortsansässigen Touristenführer übernachten.

Über Nacht legte sich der Wind, und wir konnten unsere Route Richtung Djanet fortsetzen. Es begann nun die stetig leicht ansteigende Auffahrt zum Plateau Fade-

noun zuerst nur über Wellblechpisten später über harte Stein- und Geröllpisten. Die Landschaft zeigt sich jedem Fremden in fast trostlos kahler Weise. Man vermutet kein einziges Lebewesen in dieser fast unwirklichen Gegend. Vereinzelt begegnet man kleinen Vögeln und manchmal erspäht man ein Büschel Gras.

Für die Strecke Illizi - Djanet benötigten wir vier Tage. Schneller als 20 oder 30 km/h konnten wir auf Grund der Bodenbeschaffenheit nicht fahren, wir wurden jedoch damit belohnt, durch eine herrliche Landschaft zu fahren. Schon am Beginn der Fahrt hatten wir unsere erste und einzige Panne. Nach der Wellblechstrecke hörten wir bei bestimmten Bodenwellen metallisches Aufeinanderschlagen. Nach kurzer Zeit hatten wir den Fehler gefunden. Der rechte vordere Stoßdämpfer war gebrochen. Da wir Ersatz bei uns hatten, wechselten wir ihn aus und konnten wieder weiterfahren.

In Djanet ließen wir den kaputten Stoßdämpfer beim Schmied provisorisch reparieren, um eventuell notdürftig Ersatz zu haben.

Kurz vor Djanet liegt die Ortschaft Fort Gardel. Dort machten wir kurz Rast, um uns über die weitere Strecke bei den Einheimischen zu erkundigen. Selbstverständlich wurden wir dabei zur obligaten Teezeremonie eingeladen.



Der Tee wird zwar wesentlich süßer zubereitet als man ihn bei uns kennt, er ist jedoch sehr bekömmlich. Um uns für die Gastfreundschaft zu revanchieren, schenkten wir den Familien Suppenpackerln, Keks usw.

Kurz nach Fort Gardel errichteten wir unser Nachtlager unweit der Piste. Es war schon dunkel und wir wollten eigentlich schlafen gehen, als wir in der Ferne ein Fahrzeug sahen. Welche Überraschung, es waren unsere deutschen Kameraden, die wir auf dem Schiff kennengelernt hatten. Da wir den gleichen Weg vor uns hatten, beschlossen wir, gemeinsam weiterzufahren.

Wir erreichten dann auch am nächsten Tag die Bergoase Djanet. Dort richteten wir uns am Campingplatz für drei Tage gemütlich ein. Das Auto wurde einer kurzen Inspektion unterzogen, alles wieder neu geschmiert und durchgesehen.

Vollgepackt und mit allen notwendigen Reserven versehen, fuhren wir in Richtung Fort Gardel - Tamanrasset. Nach einer kurzen Teepause in Fort Gardel kamen wir auf ein Plateau, auf dem wir die Abfahrt in Richtung Tamanrasset suchten, und sie nach knapp vier Stunden fanden.

Nun folgten Tage in immer wechselnden Landschaften, und immer leicht ansteigend. Die letzten Kilometer vor dem Assekrem-Paß wurden dann ganz steil. Die Erimitage des Pater Foucauld erreichten wir erst gegen Abend, aber immer noch zeitgerecht, um auf der Anhöhe den Sonnenuntergang miterleben zu können. Ein unvergleichliches Erlebnis.

Am nächsten Morgen erlebten wir dann auch noch den Sonnenaufgang und eine Morgenmesse in der Erimitage. Die Abfahrt vom Assekrem nach Tamanrasset über den Ilamane war ziemlich schwierig und zeitraubend. Für die ersten 70 km benötigten wir über zwei Stunden, da die Strecke sehr steil abfiel, und zusätzlich noch mit Felsstufen versehen war. Eine richtige Kraxlerei bergab. Am späten Nachmittag erreichten wir dann die asphaltierte Straße nach Tamanrasset. Gegen Mittag des nächsten Tages machten wir uns nach den notwendigen Erledigungen wie Karten schreiben, tanken, Proviant kaufen, wieder auf den Weg in Richtung In Salah.

Von Erzählungen anderer wußten wir bereits, daß die Straße nach In Salah zeitweise durch weiträumige Umfahrungen zu umgehen war. Daß es sich dabei bis zu 100 km handelte, wußten wir nicht. Zeitweise durfte man dann wieder auf der Straße fahren, aber da war es noch angenehmer auf den Pisten zu bleiben, da der Asphalt oft riesige Löcher hatte. Wir hatten jedoch das Glück, keine einzige Reifenpanne auf der ganzen Reise zu haben.

In In Salah blieben wir die Nacht über auf einem noch

EXPEDITION-CLUB AUSTRIA

nicht fertigen Campingplatz eines Restaurantbesitzers. Dort trafen wir Tiroler und einen Burgenländer, mit denen wir später noch einen Teil der Heimreise gemeinsam fahren sollten.

Auf der Suche nach dem "versteinerten Wald", der sich in der Nähe von In Salah befindet, fielen wir auf die Überredungskünste eines jungen Einheimischen herein. Er behauptete, die Stelle zu kennen, fuhr mit uns jedoch nur kreuz und quer durch die Wüste. Unverrichteter Dinge und ziemlich ungehalten fuhren wir zurück nach In Salah. Durch Zufall sahen wir dann gleich neben dem Campingplatz dieses besondere "Holz".

Da uns noch reichlich Zeit übrig geblieben war, beschlossen wir langsam in Richtung Tunesien, und dann entlang der Mittelmeerküste nach Norden weiter zu fahren. Auf unserer Reise in Richtung Norden wurde das Wetter leider ziemlich schlecht. Wir hatten dann eine Tagesfahrt lang bis Ghardaia sogar die ganze Zeit nur Regen, der fast in Hagel ausartete. Dadurch wurden die Temperaturen auch empfindlich kühler. Weil es in der Gegend um Ghardaia schon einige Zeit lang immer wieder geregnet hatte, war natürlich auch nicht an ein Campieren zu denken. Deshalb bezogen wir ein Appartement, um gegen den nächtlichen Regen geschützt zu sein. Ab nun wurde das schlechte Wetter zu unserem Begleiter.

Nach einem reibungslosen Grenzübertritt verbrachten wir dann noch einen netten Abschiedsabend mit unseren österreichischen Weggefährten am Camping-

platz in Tozeur.

Nach einer knappen Woche, die wir entlang der tunesischen Mittelmeerküste verweilten, erreichten wir Tunis. Nach so langer Zeit abseits der Zivilisation war es wieder eine große Umstellung für uns. Erst recht war es eine Umstellung wieder in unser normales Leben zurückzufinden. Jetzt im Nachhinein kann man aber nur sagen, es war wunderschön und sehr beeindruckend.

Hoffentlich können wir bald wieder so eine Reise unternehmen.

Route: Wien - Marseille - Tunis - Kairouan - Tozeur - El Qued - Hassi Messaoud - Hassi Bel Gebbour - In Amenas - Illizi - Plateau Fadenoun - Fort Gardel - Djanet - Hoggar Gebirge - Assekrem Paß - Abfahrt Ilamane - Tamanrasset - In Ecker - Arak Schlucht - In Salah - Ghardaia - Toggourt - Tozeur - Schot el Djerid - Douz - Khsar Rhilane - Matmata - Gabes - tunesische Mittelmeerküste - Tunis - Marseille - Wien.

Reisedauer: sechs Wochen

Die Gesamtkilometeranzahl betrug ca. 10.000 km, wobei wir zwischen Illizi und Tamanrasset ca. 2.000 km reine Geröll- und Schotterpisten befahren mußten, die sowohl an unseren Wagen als auch an uns große Ansprüche stellten.

SÜDTIROL - TRENTINO

BEFAHREN ALTER MILITÄRSTRASSEN AUS DEM ERSTEN WELTKRIEG

Bericht über die Clubveranstaltung 24. 8. - 27. 8. von Mag. Brigitte Gründig und Harald Telgkamp

Obwohl das Wetter nicht gerade vielversprechend ist, machen wir uns am 23. August bei strömendem Regen auf den Weg nach Lienz. Vor uns liegen vier Tage Fahrt über ehemalige Militärstraßen in den Dolomiten und im Trentino.

Über die Südautobahn und den Semmering geht es in schnellen Etappen bis nach Osttirol hinein. Einige Kilometer vor Lienz - es war mittlerweile spät in der Nacht - machen wir einen Lagerplatz nicht allzuweit von der Hauptroute entfernt aus. Schnell wird ein Zelt aufgestellt, in dem einige von uns ihre allererste Zeltnacht verbringen sollten.

Mittwoch, 24.8.:

Am Morgen um 9.00 Uhr treffen wir uns in Lienz am Bahnhof.

Wir, das sind: Ewald Holler, unser Obmann und Organisator dieser Fahrt (Toyota Hilux)

Christa Mathes, Martina Leitgeb, Harald Telgkamp (Toyota Hilux), Brigitte Gründig, Klaus Robitsch, Michaela, Isabella und Rudi Denk (Toyota Landcruiser)

Inge und Wolfgang Turecek (Puch G)

Peter Kern und Michael mit Hund Axel (Mitsubishi Pajero)

Angelika und Josef (Jeep)

Das Eine oder Andere wird noch eingekauft, eine "Grüne Versicherungskarte" organisiert. Der Reisepaß, der noch gefehlt hat, kommt rechtzeitig per Bahnexpress-extra.



Von Lienz aus geht's im Konvoi zügig Richtung Grenze, die wir bei Sillian überschreiten. Prachtvolles, jedoch kühles Wetter begleitet uns.

Unmittelbar hinter der Grenze, kurz vor dem Ort Vierschach verlassen wir, für uns alle unvermutet, die Hauptstraße. Unter einem Viadukt hindurch führt der Weg - noch ist er asphaltiert - steil in den Wald hinein. Unser erstes Ziel ist der Streck-/Strickberg (2546m).

Überraschend starker Ausflugsverkehr macht die Auffahrt nicht ungefährlich. Kaum sind wir auf schmaler Schotterstraße, nimmt auch der Verkehr ab. In engen Serpentinien überwinden wir schnell einige hundert Meter Höhenunterschied.

Steile, enge Spitzkehren bereiten den Lenkern von Autos mit langem Radstand beträchtliche Mühe. PKW-Verkehr ist keiner mehr vorhanden, nur noch Motorräder und militärische Geländeautos begegnen uns.

Am Kamm des Streckberges liegen einige Zollhäuser, wir befinden uns unmittelbar an der österreichisch-italienischen Grenze. Diese Anlagen dienen heute nur mehr militärischen Zwecken.

Ein scharfer, kalter Wind veranlaßt uns, warme Jacken und ordentliches Schuhwerk hervorzuholen.

Ein prachtvoller Blick auf die „Drei Zinnen“ im Süden sowie auf die Gletscher der „Hohen Tauern“ im Norden begeistern uns.

Ähnlich wie beim Absteigen von einem Berg zu Fuß, ist auch das Abfahren mit dem Auto wesentlich unangenehmer als der Aufstieg. Die Angst vor dem Abgrund (der Weg, den wir nehmen mußten, ist durch keinerlei Begrenzung gesichert, dafür aber sehr schmal und steil) vor allem in den Kurven, verleitet manchen Lenker nur allzu schnell dazu, zu nahe an die Bergseite zu lenken.

Und prorr.pt gibt es eine Reifenpanne. Ein scharfer Fels zerschneidet die Seitenwand eines Vorderreifens. Und etwas tritt ein, was keinem Autofahrer und schon gar nicht einem Expeditionsausrüster passieren dürfte: Der Reservereifen hat zu wenig Druck, ein Kompressor fehlt!!

In tieferen Regionen wieder angelangt, lädt der Wald zu einem gemütlichen Picknick und zur Schwammerlsuche ein.

Bei Toblach gelangen wir wieder auf die Hauptstraße. Vorbei am Toblacher See und am Dürrensee, an einigen Soldatenfriedhöfen und großen Festungsanlagen aus dem 1. Weltkrieg geht es über Ospitale Richtung Cortina d'Ampezzo.

Für 6 Autos einen geeigneten Lagerplatz für die Nacht zu finden ist nicht einfach, wir wollen ja wild campieren. (Offizielle Campingplätze gibt es genug). Schließlich finden wir ein Naturschutzgebiet an einem großen Flußbett, wo wir auch die Nacht verbringen wollen. Schnell wird ein Lagerfeuer entfacht - diese Nacht dürfte ziemlich kühl und feucht werden - zwei Zelte werden aufgestellt, die „ganz Harten“ unter uns schlafen einfach unter einer Zeltplane. Nach dieser doch etwas kalten Nacht werden auch sie ein Zelt vorziehen.

Ein paar Dosen Bier und lockere Atmosphäre erleichtern das Kennenlernen.



Donnerstag, 25.8.:

Die Nacht war nicht gerade warm, trotzdem nimmt Josef im eiskalten Fluß ein Bad.

Dicht wolkenverhangene Berge kündigen einen regnerischen Tag an.

Wir fahren nach Cortina d'Ampezzo, wo die Vorräte ergänzt werden, und ein guter Cappuchino getrunken wird.

Danach geht es auf den Passo di Falzarego (2105m). Ewald, unser Obmann, meint: „...mit viel Rauch und wenig Kraft.“ Und so war es auch.

Der Wettergott ist uns wirklich nicht gewogen. Immer wieder werden wir von Regenschauern

überrascht. Auf der Paßhöhe können wir die Seile der dort vorhandenen Drahtseilbahn nur wenige Meter verfolgen, dann verlieren sie sich im Nebel.

Wir befinden uns auf historischem Boden. Sowohl der Passo di Falzarego wie auch der Col di Lana (2462m), den wir als nächstes Ziel in Angriff nehmen, waren Schauplätze erbitterter Kämpfe. Unvorstellbares hat sich hier in der Geschichte der Menschheit ereignet! Nachdem man die Verteidiger nicht vertreiben konnte, sprengte man sie kurzerhand mit dem Berg in die Luft!

Hunger veranlaßt uns, in einem kleinen Wäldchen zwischen Straße und Gebirgsfluß Rast zu machen. Doch schon bald fängt es leicht zu regnen an. Der Regen steigert sich zu einem ordentlichen Hagelschlag.

Über Alleghe (romantischer Bergsee), Canale, Falcade führt uns die Route zum Passo di Valles (2032m) und weiter über den Passo di Rolles (1989m) nach Süden.

Der Passo di Rolle ist eine sehr kurvenreiche und stark befahrene Paßstraße, die direkt in die steil abfallende Felswand des Berges gebaut wurde. Unzählige Kehren müssen wir überwinden, um bei Mezzano endlich die Ebene zu erreichen. Beim Durchqueren der Ebene passieren wir die Orte Fonzaso und Arsiè.

Vor uns erhebt sich neuerlich ein Gebirgsstock. Hoch oben liegt der Ort Enego mit seinem prachtvollen Campanile, zu dem wiederum eine sehr steile, kurvenreiche Straße führt. Ein mächtiges Gewitter hindert uns am gemütlichen Bummeln.

Kurz hinter Enego wird es wieder staubig. Auf der nun erreichten Hochebene wollen wir unser heutiges Nachtlager aufschlagen. Über den Monte Lisser, der sich uns kurzfristig in schönem Wetter präsentiert und einen prachtvollen Ausblick erlaubt, erreichen wir das Rifugio Val Maron (Alm).

Am Rande einer Weide, geschützt von Nadelbäumen, finden wir einen idealen Lagerplatz. Sofort wird ein Feuer entfacht und die Küche in Betrieb genommen.

Nach einem kalten Tag sollte uns auch eine kalte Nacht nicht erspart bleiben (3 Grad ist für Ende August auch eine sehr niedrige Temperatur).

Freitag, 26.8.:

Der erste Rauhreif nach einem heißen Sommer! Bei diesen Temperaturen fällt das Aufste-

hen nicht leicht. Bibbernd und zähneklappernd sorgen die Frühaufsteher für ein wärmendes Feuer. Heute ist uns der Wettergott gut gesonnen. Bei prachtvolltem Sonnenschein überqueren wir die herrliche Hochalm, kommen durch die Orte Lazzaretti und Foza nach Gallio. In diesem gemütlichen Provinznest werden die täglichen Einkäufe erledigt.

Von Gallio geht es direkt über wunderschöne Hochalmen (Gebiet der „Sieben Gemeinden“) zum Monte Ortigara (2105m), einem der vielen Hauptkriegsschauplätze des 1. Weltkrieges. Das ganze Schlachtfeld ist vom italienischen Verteidigungsministerium zu einem riesigen historischen Schutzgebiet erklärt worden.

Wir schultern unsere mit reichlich Proviant versehenen Rucksäcke und beginnen den Aufstieg. Über einen Rundweg, der ca 5 Stunden dauert, kann man von den italienischen Stellungen zu den österreichischen wandern. Die zum Teil noch sehr gut erhaltenen Schützengräben und Stollen geben einen eindrucksvollen Einblick in die Strapazen, denen die Soldaten damals Sommer und Winter ausgesetzt waren.



Müde nach dem Fußmarsch machen wir uns auf Wassersuche und gelangen dabei zu einer kleinen Käseerei, wo wir uns sogleich mit Käse für die nächsten zwei Wochen eindecken. Wasser können wir jedoch keines bekommen. Die Hochebene von Asiago ist total verkarstet, und die Bewirtschafter der Almen müssen ihr Wasser sparsam einteilen.

Wir werden die Nacht an der selben Stelle wie gestern verbringen. In wilder Fahrt geht es über die schmale Schotterstraße talwärts. Wir nützen die Gelegenheit, uns hier mit dem Auto richtig auszutoben.

Ein für jeden individuell von Klaus zubereiteter Kaiserschmarren bildet den Abschluß dieses Tages.

Samstag, 27.8.:

Sonnenschein am Morgen. Über Gallio fahren wir nach Asiago. Tolles Treiben herrscht hier. Samstag ist Markttag und Einkaufstag.

Ein monumentales Denkmal erinnert an die Geschehnisse des 1. Weltkrieges.

Die weitere Strecke führt uns durch die Dörfer Roana, Rotzo, vorbei an einer großen Befestigungsanlage, über steile Kurven hinunter in das Dörfchen Barcarola, wo einige ein erfrischendes Bad im Fluß nehmen.

Hinter Arsiero klettert die Straße durch viele Tunnels nach Tonezza del Cimone und zum Monte Toraro (1855m). Ewald will uns et was ganz besonderes zeigen, die „Strada de la Cucca“.

Wir folgen der Paßstraße weiter bis zu einer militärischen Anlage. Unser Sträßchen zweigt nun in spitzem Winkel links ab. Der Weg leitet uns über die obere, mittlere und untere Campoluzzoalm. Fasziniert beobachten wir die großen Pferdeherden, die sich an der Wasserstelle sammeln. Die Almen sind durch Weidegatter von einander getrennt.

Wir umfahren die steilen Südabhänge des Monte Toraro, am Straßenrand weisen Kavernen auf den ehemaligen Frontverlauf hin. Immer wieder können wir den Ausblick auf die bizarren Felsformationen genießen.

Das Schottersträßchen führt uns hinunter nach Castana und weiter Richtung Posina.

Hinter Posina klettert die Straße auf den Passo di Xomo (1056m).

Das bisher Gesehene wird durch die Auffahrt auf den Monte Pasubio (2235m) bei weitem übertroffen.



Der Monte Pasubio ist in größerer Höhe ein wild zerklüftetes Kalksteinmassiv. Ein im oberen Bereich nur mehr aus mindestens faustgroßen Felsbrocken bestehender Weg windet sich in vielen Kehren mit einer durchschnittlichen Steigung von ca. 14% bis in die Höhe von 2080 m. Der Weg ist oft nur 2 m breit, und so bleibt kaum Platz auszuweichen. Auf einer Streckenlänge von 10 km ist ein Höhenunterschied von 800 m zu überwinden.

Es lohnt sich, während der Auffahrt des öfteren halt zu machen und die herrliche Aussicht zu genießen. Über der Wolkengrenze erleben wir grandiose Stimmungsbilder. Es scheint uns kaum vorstellbar, diese alte Militärstraße mit einem PKW zu bewältigen.

Der Monte Pasubio zählt wie der Monte Ortigara zu den wichtigsten Kriegsschauplätzen.

Zitat: „Mit nüchternen Worten müßte man den Pasubio als den wichtigsten Stützpunkt dieses Frontgebietes gegen die italienischen Durchbruchversuche bezeichnen. Aber dies würde dem Pasubio und seinen Männern nicht gerecht. Pasubio - das war die Hölle auf Erden: Minenkrieg, Wüten der Lawinen, pausenlose Nahkämpfe, elendes Vegetieren unter arktischen Bedingungen im Hochwinter.



Pasubio - das war die Selbstaufopferung der Tiroler Kaiserjäger vom ersten bis zum letzten Tag. So wurde der Pasubio zum 'Kaiserjägerberg'".

Schon bei der Auffahrt und am Gipfel des Pasu-

bio selbst waren wir der Meinung, daß es keine Steigerung der optischen Eindrücke mehr geben könnte. Um auf die Südseite des Berges zu gelangen, muß man einen Felsdurchbruch durchfahren - was für ein Panorama! - Welch ein Anblick! Nur die höchsten Bergspitzen ragen aus einem Wolkenmeer hervor, das sich wie Watte zu unseren Füßen ausbreitet.

Der Pasubio ist für uns alle der absolute Höhepunkt der Fahrt.

Nur schwer trennen wir uns von dem atemberaubenden Anblick. Manch einem ist bereits das Fotomaterial ausgegangen. Die fortgeschrittene Stunde zwingt uns leider, viel zu schnell von hier aufzubrechen.

Wir durchfahren einen Felstunnel, hinter dem die Szenerie schlagartig wechselt. Angesichts der in den Fels gehauenen Trasse schlägt hier jedes echte Alpenfahrerherz höher!

Am Fuß des Pasubio finden wir oberhalb eines Stausees eine günstige Stelle zum Campieren. Dieser Abend sollte auch der Abschluß unserer Fahrt sein. Ein letztes Mal sitzen wir gemeinsam bei einem gemütlichen Lagerfeuer beisammen und bedauern wirklich, daß die vier ereignisreichen Tage so schnell

vorbeigegangen sind. Wir alle fühlten uns sehr wohl, und wir hätten es noch einmal solange miteinander ausgehalten.

Abschließend ist unserem Obmann Ewald Holler für die hervorragende Vorbereitung dieser Veranstaltung zu danken. Ohne seinen persönlichen wie auch finanziellen Einsatz wäre es wahrscheinlich unmöglich gewesen, diese Fahrt durchzuführen. Ebenso gebührt unserem Freund Peter Kern Dank, der es übernommen hat, gemeinsam mit Ewald den Konvoi an der Spitze wie am Ende über Sprechfunk zusammenzuhalten. Nicht zuletzt ist noch zu erwäh-

nen, daß Klaus Robitsch es wieder einmal geschafft hat, einen ebenso informativen wie auch unterhaltenden Film, in der von ihm nun schon gewohnten Qualität herzustellen. Auch dafür sei ihm gedankt.

Wir waren auch dabei!

OFF-ROAD-FESTIVAL IN UNGARN 20.5. - 23.5.1988



v.l.n.r.: Gabriele Kern, Sandra Hruby, Monika Papp, Ewald Holler, Peter Kern, Chris Mathes und Harald Telgkamp, Silvia Hruby, Martina Leitgeb, Klaus Robitsch, Karl Hruby, Herwig Eberle, Brigitte Gründig

Es ist zwar keine Clubveranstaltung wie gewohnt, das bedeutet Planung und Ausführung nur durch Clubmitglieder, dennoch benützen wir die Gelegenheit, uns erstmals in diesem Jahr außerhalb Österreichs zu treffen.

Die ersten verlassen schon am Freitag, den 20.5. um 8 Uhr Wien Richtung Plattensee. Für so manch anderen ist es erst möglich am Nachmittag oder gegen Abend von daheim wegzukommen. Leider ist das Wetter nicht sehr gut, aber wer ein echtes Expeditions-Club-Mitglied ist, den schrecken auch Regen und Kälte nicht ab.

Der Grenzübergang ist problemlos. Die Ungarn halten die Diplomatenspur für die Festival-Teilnehmer frei. Nach ca. 280 km Fahrt und 4 1/2 Stunden erreichen wir Somogybabod, wo wir nach kurzem Suchen unsere Gruppe, wie vorher ausgemacht, auf dem Campingplatz finden. Nach einem ausgezeichnetem Abendessen, gegrillten Koteletts und Bier, sitzen wir noch gemütlich beim Lagerfeuer beisammen und warten auf die restlichen Freunde. Es ist schon einiges los. Allein auf dem Campingplatz sind schon an die 5000 - 6000 Personen und 3000 - 4000 Autos versammelt. Gegen 1 Uhr Früh ziehen sich die Letzten zum schlafen zurück.

Samstag 21.5.

Es ist kühl und regnerisch, man könnte beim Trial mitmachen. Aber unser Hauptinteresse gilt dem freien Geländefahren, das für uns von größerer Bedeutung ist, ziehen wir es doch vor, unser Fahrzeug trotz schwierigstem Gelände zu schonen und wieder heil zurückzubringen. Sowohl in Somogybabod, als auch in der Nähe von Kasporar stehen Areale zu diesem Zweck zur Verfügung. Nach 20 km Feldwegfahrt sind wir im Glände von Kasporar und testen ausgiebigst fahrtechnisches Können und Fahrzeuge. Die Bodenbeschaffenheit ist ideal (wüstenähnlich). Viel lockerer und feiner Sand, wenig Steine und Bäume. Am späten Nachmittag Heimfahrt, Lagerfeuer und Fachsimpeln.

Sonntag 22.5.

Das Wetter ist etwas besser geworden. Ab und zu kommt die Sonne hervor. Heute steht Trialschauen auf dem Programm. Einige Österreicher, einige Ungarn und viele deutsche Teilnehmer sind bereit, tausende Schillinge, Forint oder DM dafür zu opfern, den Sieg im Trial zu erringen. Die Sektionen sind sehr anspruchsvoll, aber nicht unbedingt automordend. Trotzdem schaffen es einige, durch brutales Fahren ihr

EXPEDITION-CLUB AUSTRIA

Fahrzeug zu demolieren. Kreuzgelenke brechen, Halb-achsen reißen und überall stehen gefährlich nahe die Zuschauer. Es sind keine sehr guten Sicherheitsvorkehrungen getroffen und es ist wirklich ein Glück, daß es keine Toten und Verletzten gibt. Am Nachmittag gibt es eine Autocrashveranstaltung zu bewundern (Rodeo). Musikkapellen und das Finale des Trial runden das Programm ab.

Montag 23.5.

Natürlich wird das Wetter immer besser (eine Arbeitswoche beginnt). Wir räumen den Lagerplatz, löschen das Lagerfeuer und brechen wieder Richtung Heimat auf.

Resumé:

Es war sehr interessant, gemütlich, von unserem Obmann Ewald intern ausgezeichnet organisiert und einfach einmal etwas anderes.



PS: Wir danken auch noch der Fa. Weiser für Ihre "eßtechnische" Unterstützung und unserem Freund, Clubmitglied und Koch Peter.

Klaus Robitsch