

## NACHRUF auf Christl Rosenzweig (Stitzle)

Christl hat uns am 3. Jänner 2023 für immer verlassen.

Viele, auch heute noch aktive Mitglieder und Freunde des Expedition Club Austria, erinnern sich noch sehr gut an sie.

Schon Jahre bevor der Expedition Club 1979 gegründet wurde, war Christl Stitzle mit ihrem späteren Ehemann Peter Rosenzweig viel in der Welt unterwegs. z.B.: Türkei 1975, Ägypten 1976, Ost-Türkei und Iran 1977, Israel 1978, Algerien 1979. Einer ihrer Reisehöhepunkte aus dieser frühen Zeit war zweifellos die Trans-Sahara-Tour 1982 mit zwei VW Bussen und einem R4 (Details dazu später). All diese Reisen unternahmen sie mit ihrem VW-Bus und später mit ihrem Landrover. In späteren Jahren waren auch der Jemen, Indonesien, Thailand, Süd-Afrika und viele andere Destinationen ihr gemeinsames Ziel.

Christl und Peter waren ab Mitte 1980 im Expedition Club aktiv, beide hatten wichtige Aufgaben übernommen.

### Gitti Gründig erinnert sich:

**Der Expedition Club hat ab 1980 ein Printmedium veröffentlicht, die „Club-Nachrichten“.** Die Kosten für den Druck der ersten 3 Ausgaben (1980) wurden damals dankenswerterweise von Kurt Tiroch, dem Besitzer des Cafe Ministerium - gleichzeitig unser Clublokal, übernommen. Danach wurden die Club-Nachrichten im Eigenverlag hergestellt. Auf uraltem Gerät! Peter, als leidenschaftlicher Techniker und Sammler von allem Technischen, das vielleicht doch noch irgendwann Verwendung finden konnte, hatte auch eine alte Druckmaschine in seinem Fundus. Diese sehr eitle, zickige, alte Dame kam nun zum Einsatz. Zunächst stand die Maschine bei Gerhard Fischer in der Wohnung (1981 bis Mitte 1982), danach übersiedelte sie in meine Wohnung, wegen der Lärm- und Vibrationsbelästigung nur eine kurze Episode, danach quartierte sich die alte Dame bei mir in Edelstal im Keller ein, wo bis inkl. 1984 die Club-Nachrichten hergestellt wurden. Ab 1985 wurden Druckereien beauftragt.

Das Drucken war immer eine enorme Herausforderung – **dazu siehe einen Bericht am Ende des Nachrufes**, der in den Club-Nachrichten 3/1984 erschien, zusammengestellt vom damaligen Zeitungsteam Christl und Peter Rosenzweig, Gitti Gründig und Klaus Robitsch, Renate und Christian Schawrda.



v.l.n.r.: Christl und Peter Rosenzweig, Gitti Gründig

Christl, Klaus Robitsch (Obmann), Peter

im Keller von Gitti's Haus in Edelstal

Im Vorfeld der „Druckerei“ sind aber viele weitere Arbeiten und Aufgaben zu bewältigen. Angefangen vom Auftreiben der Reiseberichte, bis zum „Reinschreiben“ derselben, hier haben sich Sissy Fortmüller (geb. Haftner) und Silvia Hruby an den Schreibmaschinen immer große Verdienste erworben, bis zum Layouten mit vielen Zeichnungen und Grafiken (dafür war Klaus Robitsch verantwortlich), bis zum Vorsortieren und Vorbehandeln des Druckpapiers – diese wahrlich sehr anspruchsvolle Tätigkeit hatte ebenfalls Sissy übernommen. u.v.a.m. - mehr dazu im Bericht weiter hinten .....

**Es ging aber bei den Tätigkeiten für den Club nicht nur um die Club-Nachrichten.** Der PC war noch nicht erfunden und alles musste mühsam, aber damals war das ganz normal, mit der Schreibmaschine geschrieben werden bzw. wurden die nötigen Unterlagen, wie z.B. das Mitgliederverzeichnis mit Adressenverwaltung, die Übersichten, wer hat wann wieviel bezahlt, wer ist zu mahnen, das Kassabuch, das Ausstellen der Club-Ausweise etc. – all diese Papiere wurden handschriftlich erstellt.

Und wer war auch diesbezüglich immer mit von der Partie?? Natürlich Christl Rosenzweig. Gemeinsam mit Roswitha Seefeldner (Schriftführerin), Silvia Hruby (Schriftführerin Stv.), Gitti Gründig (Kassier) trafen wir uns nach Dienstschluss immer bei einem von uns in dessen Wohnung zum nächtlichen Arbeitseinsatz und hatten aber auch richtig viel Spaß bei der Arbeit.

**1985** wurde im Expedition Club die Position der Rechnungsprüfer erstmalig besetzt. **Christl**, von Beruf Bilanzbuchhalterin, **war die erste Rechnungsprüferin des Expedition Club Austria.**

**Christl, wie auch Peter, haben für die Club-Nachrichten immer wieder Beiträge geliefert.** Einige Beispiele:

1983 - Reisebericht: West Afrika 1982 mit 2 VW Bussen und 1 R4

1983 - Unsere Erfahrungen mit dem VW-Bus und R4-Fourgonnette im Anschluß an die Westafrika-Fahrt

1983 - Libyen aktuell und Sudan Aktuell (Visa- und sonstige Bestimmungen für Expeditionsreisende)

1983 - Film- und Fototipps vor dem Urlaub

1984 - Zeitzonen - Unterschiede weltweit

1984 - Aufruf an alle Landroverfahrer: Ziel: Gemeinsame Plattform zur Ersatzteile Beschaffung

1984 - Wie unsere Club Zeitung entsteht

1984 - Besuch bei Puch G in Graz (Club-Mitglieder besuchten das Werk)

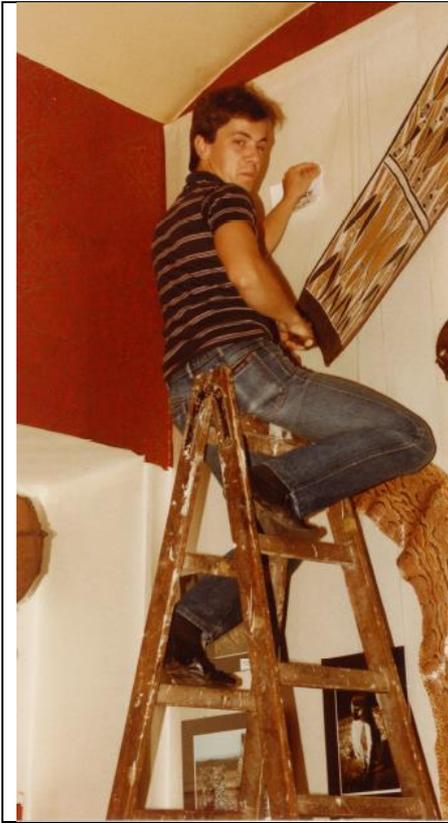
1984 - Reisebericht: Sinai und Ägypten im Sept. / Okt. 1984 mit Landrover 88 Serie 2a Diesel

und immer wieder – Aufrufe an die Mitglieder, sich am Clubleben aktiv zu beteiligen, sowohl bei Veranstaltungen, beim Schreiben von Reiseberichten bzw. beim Zusammentragen allen möglichen Informationsmaterials für die Expeditionsreisenden im Club, wie auch Bereitschaft zu zeigen, sich an den unterschiedlichsten „Arbeiten“ zu beteiligen und helfend einzuspringen. Da war Christl sehr dahinter.

**Christl war auch immer wieder dabei, wenn es darum ging, eine Club Veranstaltung auszurichten bzw. mitzugestalten.**

**1983** – Veranstaltung im Rahmen des **Jubiläums „300 Jahre Wiener Kaffeehaus“**. Auch das Cafe Ministerium beteiligte sich in diesem Jahr an dem Veranstaltungsreigen. Kurt Tiroch, Besitzer des Cafe Ministeriums, machte den

Vorschlag, in den Räumen seines Cafes eine Foto- und Objektausstellung zu gestalten. Die Veranstaltung war ein großer Erfolg, eine Bauchtänzerin war aufgetreten, es gab Wasserpfeifen zu rauchen.



Ewald Holler und

Christl Rosenzweig beim Montieren der Objekte



Die Ausstellung war mehrere Monate lang im Cafe Ministerium zu sehen.

In den Jahren 1987, 1988 und 1989 veranstaltete der Expedition Club Austria **Gschnasfeste im „Dreimäderlhaus“ in Wolfsgraben**. Ewald Holler (ab 1988 Obmann) „vermittelte“ das Lokal, Klaus Robitsch (Obmann, danach Obmann Stv.) war der Discjockey.

**Christl war immer dabei, originell kostümiert und hat mit ihrem unvergleichlichen Humor für beste Stimmung gesorgt.**



**Ein besonderer Rückzugsort für Christl und Peter war ihr Stelzenhaus an der Donau bei Tulln.** Ein Platz zum Ausspannen, ein Platz für persönliche Freiheit, ein Platz, um Freunde zu treffen. Wir alle erinnern uns sehr gerne an die Grillfeste im Garten, die geselligen FKK-Runden, das kleine Pool zum Abkühlen, wenn's wieder mal bei Diskussionen heiß herging. Hier wurden Reisepläne geschmiedet, Reisegemeinschaften gebildet, Technisches besprochen und gefachsimpelt. So wie Edelstal, war auch Tulln ein beliebter Treffpunkt der Mitglieder und Freunde des Expedition Club Austria.

**Christl war aber leider auch nicht gesund.** Schon als Teenager hatte sie mit Diabetes zu kämpfen. Sie ließ sich aber nie unterkriegen, ihre Devise war immer: ICH WILL LEBEN und das Leben mit vollen Zügen genießen. Dazu gehörte immer gutes Essen, auch immer viel Süßes, so manches Achterl oder Krügerl und viel zu viele Zigaretten. Die Ärzte prognostizierten ihr damals eine maximale Lebensdauer von 60 Jahren. Diese 60 zu erreichen – das war ihr erklärtes Lebensziel. Das Reisen, die Neugierde, fremde Kulturen zu erkunden, sich immer wieder auf Neues einzulassen, ihr

unglaublicher Humor und ihre ungebrochene Lebensfreude ermöglichten es, dieses Ziel zu erreichen – sie wurde 74 Jahre alt!

Ein schwerer Schicksalsschlag traf Christl im Jahr 2019. Ihr Lebensmensch und geliebter Ehemann, **Peter Rosenzweig**, mit dem sie viele Jahrzehnte der Welt „den Hax'n ausriss“, **verstarb am 3. August 2019** im 69. Lebensjahr nach kurzer, schwerer Krankheit.

Die beiden waren für uns alle immer eine Einheit – „**Christl und Peter**“ – „**Peter und Christl**“ – sie gehörten einfach zusammen und ergänzten sich unglaublich – er die Ruhe in Person, immer für Ausgleich und Kompromiss sorgend – sie die Emotionale, die Forsche, die Fordernde und Treibende..... Peter konnte an der 40-Jahre Jubiläumsfeier des Expedition Club Austria am 3. September 2019 nicht mehr teilnehmen und Christl fehlte dazu letztlich die Kraft.

### **Gerhard Fischer erinnert sich:**

Die lustigsten Zeiten waren immer bei Christl und Peter im Stelzenhaus in Tulln, oder auch in meiner Wohnung in der Schönbrunnerstraße beim Drucken der Club Zeitung.

Eine Aussage von Christl war dort zumal recht lustig, aber letztlich sehr traurig: „ Auch wenn ich 280 Zucker habe, die Torten mit Schlagobers lasse ich mir nicht nehmen, denn mit der Schlanken geht man aus, mit der Dicken dann nach Haus.“

### **Roswitha Seefeldner erinnert sich:**

Wenn ich an Christl denke, fallen mir sofort ihr Humor und ihre Schlagfertigkeit ein. Die große Hilfsbereitschaft von ihr und Peter war im Freundeskreis hochgeschätzt. Christl's Tierliebe galt nicht nur ihren Katzen. Ich erinnere mich zum Beispiel an 2 kleine Feldhasen, die in der freien Natur nicht überlebt hätten, die sie adoptiert und ihnen ein gutes zu Hause gegeben hat. Eine besondere Persönlichkeit mit einem großen Herzen für Menschen und Tiere ist von uns gegangen.

### **Sissy Fortmüller erinnert sich:**

Wir haben uns aus den Augen verloren in den letzten Jahren – schade.

Ich hätte mit Dir liebe Christl – die Du irgendwie immer da warst, natürlich mit Peter an Deiner Seite – gerne weiter debattiert, Geschichten ausgetauscht und natürlich gelacht – so wie vor vielen Jahren!

In Erinnerung ist mir auch Deine besondere Gastfreundschaft – vor allem in der Donau-Au.

Die letzten Jahre waren nicht leicht für Dich, hoffentlich kannst Du jetzt wieder Deine Lieben um Dich versammeln so wie früher.

### **Manfred Jachimow erinnert sich:**

Christl hat immer für „Furore“ gesorgt, egal wo und in welchem Zusammenhang. Es gab immer was zum Lachen, auch wenn es um viel Arbeit ging, sei es im Expedition Club bei der Administration, beim Schweißen von Dachgalerien oder bei der Errichtung des Pfahlbaues in Tulln mit Peter. Ein renovierungsbedürftiges Haus im 13. Wiener Bezirk wurde erworben, komplett saniert, eine Schwimmhalle im Keller mit Durchbruch in den Garten wurde eingebaut, ein beeindruckendes Mosaik (Delphin) an der Wand selbst entworfen und verlegt u.v.a.m..

Peter hatte auch ein Faible für den Autotyp „Hillman „Imp“ (deutsch: in etwa Kobold), ein wirklich kleiner Kleinstwagen. Bereits 1972 ging es mit einem „Imp“ und Zelt in die Türkei. Mehrere dieser Modelle standen im Garten in Tulln bzw. der Garage in Wien in unterschiedlichsten „Zuständen“. Die technische Restaurierung der Fahrzeuge war Peters Aufgabe, die Innenausstattung, also Stoff und Lederpolsterung hat Christl übernommen.



Der Hillmann Imp beim jährlichen Braunsberg Rennen.

**Ingrid Sperl erinnert sich:**

Ich meinerseits habe nicht nur ihren Humor sehr geschätzt, sondern große Hochachtung für ihre Einstellung und Haltung ihrer Krankheit gegenüber gehegt, mag diese im Endeffekt vielleicht auch nicht wirklich gesund gewesen sein - vielleicht hätte sie sich einiges erspart, wenn sie sich mehr 'gehalten' hätte. Kein Klagen, kein Jammern. Bewundernswert. Chapeau liebe Christl! Selbst, wenn ich sie nicht so lange gekannt habe wie viele andere vom Expedition Club, werde ich sie dennoch vermissen.

**Gitti Gründig weiter:**

Im **Februar 2020** trafen wir uns im Lieblingslokal von Christl Rosenzweig am Rosenhügel zu einem „Sahara-Treffen“. Ich habe am Beginn des Nachrufes eine große Reise erwähnt – 1982 die große Trans-Sahara Tour.



v.l.n.r.: Christl Rosenzweig, Franz Sobotka



Ingrid Sperl, Gitti Gründig, Erwin Zecha, Ernst Wagner, Christl Rosenzweig, Franz Sobotka

Von dieser aufregenden Reise zeigten Peter und Christl Rosenzweig im März 1983 einen Film im Club Lokal und in den Club- Nachrichten 1 und 2 /1983 veröffentlichten die beiden einen zweiteiligen Bericht mit dem Titel: „**Zum Nil der Neger**“.

Der Bericht – siehe weiter unten.

Teilnehmer an dieser Wüstenexpedition waren – Zitat in Peter's Bericht:

„7 Männer, 1 Frau, 2-VW-Busse, 1 R4 Fourgonnette“ – und diese „mutige“ Frau unter den 7 Männern war unsere Christl.

Beim Treffen am Rosenhügel trafen sich einige Teilnehmer der damaligen Tour und immer noch Club-Mitglieder, Franz Sobotka, Ernst Wagner, Erwin Zecha, mit Christl Rosenzweig und Freunden (ebenfalls Club-Mitglieder), Fotos: Robert Deininger.

Christl wollte unbedingt zum Clubabend im Expedition Club am 10. Jänner 2023 kommen. Der Vortrag von Ernst Wagner über Kenia hätte sie sehr interessiert. Alles war fix vereinbart.....

Für Samstag, 21. Jänner 2023 war wieder ein Treffen mit Christl in obiger Runde fix vereinbart – aber auch dazu ist es leider nicht mehr gekommen. Am Donnerstag, 19. Jänner haben wir Christl auf ihrem letzten Weg begleitet.

**Ich habe weiter oben im Text erwähnt, dass Christl und Peter für uns immer eine „Einheit“ waren und so ist es auch nicht verwunderlich, dass der Nachruf auf Christl auch gleichzeitig ein Nachruf auf Peter Rosenzweig wurde.**

**Liebe Christl, lieber Peter - wir werden Euch nicht vergessen!!**

## WEST AFRIKA 1982



## WESTAFRIKA 1982



CHRISTL



GUSTI



ERWIN



FRANZ



PETER



HAROLD



PETER



Ernst

*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 - Tougourt - El Qued - Tunis -  
Genua - Wien*

### **Teilnehmer:**

**Christl Rosenzweig (Stitzle)**

**Gustav Koschnik**

**Erwin Zecha**

**Franz Sobotka**

**Peter Rosenzweig**

**Peter Vlasak**

**Harald Purkathofer**

**Ernst Wagner**

**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 Aufgabenteilung 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 Pistezeichnet 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

Fortsetzung in nächsten Heft!

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 übersetzten 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 abbrechen 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, erschmeckt 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 Quagadougou und teilen unser Mißgeschick mit. Auch hier kaufen wir wieder Unmengen Öl und setzten 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 Quagadougou 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 schnorren Motoröl von Einheimischen.

Ab nun läßt uns der LKW- mit den Einheimischen nicht mehr aus den Augen und verspricht, uns sicher nach Tamanrasset 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

## Westafrika 1982



## WIE UNSERE CLUBZEITUNG ENTSTEHT:

Viermal jährlich halten Interessierte die Clubzeitung des Expedition-Club-Austria in der Hand.

Wieviel Mühe und Vorarbeit dafür notwendig sind, um diese Zeitung herzustellen, ist den wenigsten bekannt. Denn nur einige wenige opfern 4 mal im Jahr ca. 2 Wochenenden, um dabei mitzuhelfen.

Da sind einmal interessante Berichte notwendig, die von Clubmitgliedern zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen dann ins Reine geschrieben werden - die wenigsten "Reporter" liefern ihre Berichte druckfertig.

Diese Arbeit wird laufend unter dem Jahr in den Abendstunden erledigt, da es unmöglich wäre, diese Fülle an Material im letzten Augenblick zu bewältigen. (Aus diesem Grund wollen wir auch über so manchen Tippfehler hinwegsehen).

Zirka zwei Wochen vor Erscheinen einer Clubzeitung wird alles ins Auto gepackt und nach Edelsthal im nördl. Burgenland nahe Bad Deutschaltenburg verfrachtet. Dort befindet sich im Haus Gründig/Robitsch die "Druckerwerkstatt."

Und so rückt das Zeitungsteam 4 mal jährlich aus, um an jeweils 2 Wochenenden ihr Unwesen zu treiben.

Peter Rosenzweigs Druckmaschine muß nun vom Dachboden in den Keller geschleppt werden. Während Klaus (unser Obmann) die Konzepte mit Bildern ausstattet (für das Layout ist er verantwortlich) und Matrizen zum Drucken herstellt, versorgt Peter die Druckmaschine mit der nötigen Farbe und Reinigungsflüssigkeit, um einen klaglosen Druckvorgang zu gewährleisten.

Bei jeder Zeitung gibt es nämlich immer die tollsten Überraschungen. Einmal funktioniert das Matrizenkopiergerät nicht, dann wieder die Druckmaschine nicht oder es fehlt am nötigen Material wie Papier, Kopiermaterial oder Druckfarbe.

Auch haben die Clubmitglieder bereits gemerkt, daß immer ein anderes Papier erprobt wird. Und das ist bereits das größte Problem an unserer Zeitung.

Die letzte, bunt gemischt an allen vorrätigen Papiersorten, hat uns großes Kopfzerbrechen bereitet. Das neue gelbe Druckpapier (sehr günstig über Silvia eingekauft) mußte nämlich im Backofen getrocknet und angewärmt werden, da es sonst nicht für die alte bereits etwas ausgeleierte Druckmaschine zu verwenden gewesen wäre.

Als Spezialist für die Tätigkeit am Backofen hat sich Sissy erwiesen. Souverän hat sie bis ca 4 Uhr früh Blatt für Blatt aus dem mit 170° erwärmten Backrohr in der Küche, in gebückter Haltung, herausgenommen und die Verletzungen (div. Brandblasen an den Händen) weggesteckt.

Nachdem der Tapezierertisch zur Ablage der bedruckten Seiten aufgestellt ist, und auch von Gitti für Stärkung gesorgt wird, geht es mit dem Drucken los.

Spät am Abend gibt es dann Entspannung in der Sauna - natürlich nach einem kräftigen Nacht Mahl.

Auch der Sonntag wird zum Drucken benötigt- eine so große Zahl an Seiten erfordert viele Druckvorgänge. (Auch die roten Balken müssen getrennt gedruckt werden).

Da die Seiten trocknen müssen, bleiben sie nun eine Woche lang liegen. Obendrein muß trotz fleißigen Arbeitens die Seite mit dem Clubprogramm fürs nächste Wochenende zurückbleiben, da die Themen der Filmvorträge noch nicht fertig zusammengestellt sind.

Und so geht es das nächste Wochenende wieder ins Burgenland, um die Zeitung zu vervollständigen. Der anstrengendste Teil liegt nämlich noch vor uns - das Zusammensortieren der Blätter und das "Zusammentragen".

Peter druckt noch ein paar Seiten, die bereits fertig sind, für die nächste Ausgabe, während Gitti, Christl und ich pausenlos im Kreis gehen und von jedem Stoß ein Blatt nehmen, es umdrehen, ob es auf beiden Seiten gut lesbar bedruckt ist, und dann die ganzen Blätter pro Zeitung auf einen Stoß legen.

Christian bekommt dann alles zum Heften. Auch Klaus und Peter springen später dort helfend ein, wo Not am Mann ist.

Da es auf allgemeinen Wunsch erst ein Nachtmahl gibt, wenn alle Zeitungen geheftet sind (ca. 1250 Stück/18750 Blätter) wird fleißig gearbeitet.

Zur Erholung und Entspannung wird nach dem Nachtmahl die Sauna besucht. Zwischen den Saunagängen werden die benötigten Kuverts gestempelt (ca. 300 Stück), damit am nächsten Tag der Versand besser klappt. Spät in der Nacht gehen alle redlich müde ins Bett.

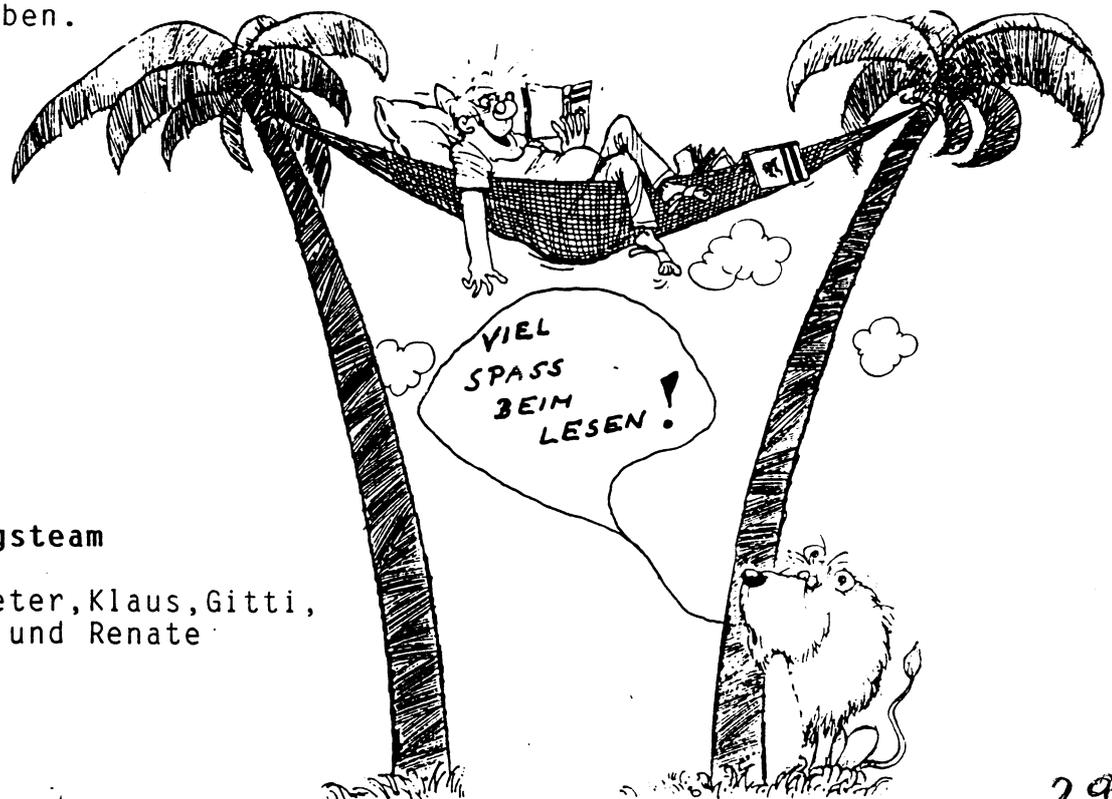
Am nächsten Tag wird die Kartei der Interessenten und Clubmitglieder auf neuesten Stand gebracht, damit alle eine Zeitung erhalten.

Die Kuverts müssen adressiert werden, dann werden die Zeitungen kuvertiert. Da die Postgebühr geringer wird, wenn Massensendungen nach Postleitzahlen sortiert sind, erledigen Peter und ich diese Arbeit gemeinsam.

Dann müssen die einzelnen Stöße zusammengeschnürt werden und mit genauen Angaben über die Menge und Ortsbestimmung beschriftet werden.

Da nun auch ein Musterexemplar für die Post verlangt wird, legen wir auch ein solches bei.

Leider, die Post nimmt am Sonntag keine Sendungen entgegen, und so konnten Peter und Christl die Zeitungen erst am Montag aufgeben.



## Das Zeitungsteam

Christl, Peter, Klaus, Gitti,  
Christian und Renate