

TOURS

das abenteuer-magazin

4/83

Afrikanische Hölle:

Zaires Dschungel

Arabische Reise:

Glücklicher Jemen

Türkische Träume:

**Phrygien — wo ist das?
Auf nach Anatolien!**

Griechische Bergwelt:

**Basislager
Campingbus**

Südamerikanische Weite:

**El Oriente
de Venezuela**





Familienferien in Schweden und Norwegen

Nordwärts — immer wieder

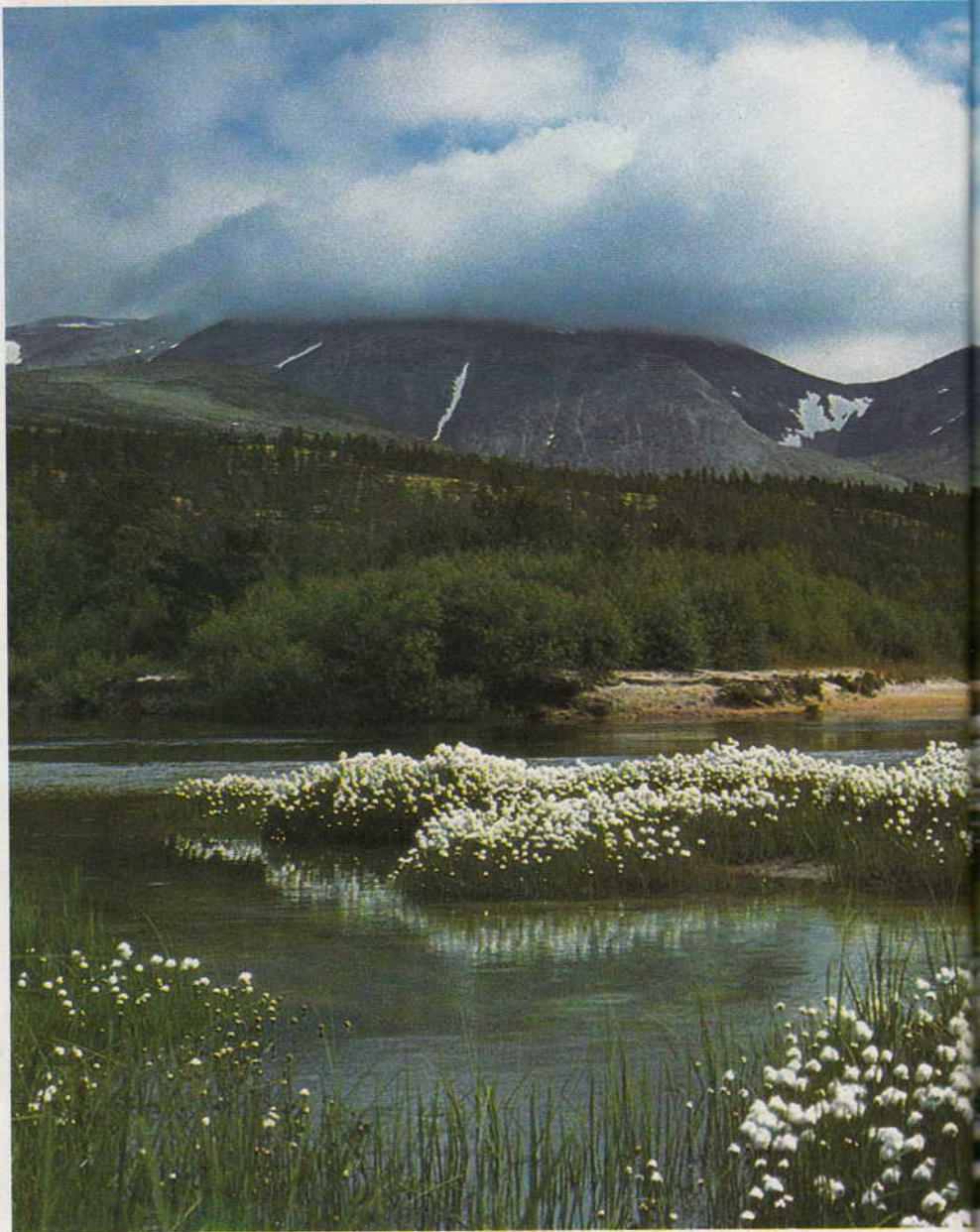


Der routiniert bepockte VW-Campingbus, beladen mit vier Kajaks und zwei Klapprädern, steht startklar. Unsere beiden Jungs stürmen, Schultaschen und Zeugnisse schwingend, heimwärts. Wen kümmert's jetzt, wie die Noten ausgefallen sind. Hauptsache, wir sind alle gesund, denn nun heißt's „Leinen los“! Die Fähre von Puttgarden war im voraus gebucht, nun wird jedoch noch ein erheblicher Zuschlag fällig, da unser Fahrzeug höher als 1,95 m ist. Nach kurzer Überfahrt mit der Vogelfluglinie sind wir in Rödby. Flüchtige Paßkontrolle, weiter geht's auf der E4 zum Öresund. Der Zufall will es, daß vor uns ein Bootsexporteur mit Canadiern auf die Fähre rollt. In Hälsingborg wird nicht nur er vom Zoll erfaßt. Der Beamte läßt sich aber angesichts der mit vielen Flickern übersäten Boote schnell überzeugen, daß sie zum Export wohl kaum noch taugen.

Am nächsten Morgen rollen wir weiter auf der E4 nach Mariestad am Vänern. Über Sjötorp kommen wir schließlich am Abend zum Klarälv, wo Freunde ein Sommerhaus besitzen. Eva, Larry und Töchter erwarten uns bereits. Über den spiegelglatten See zieht bald der Duft von gegrilltem Elchfilet. (Von Larry geschossen und von Eva eingefroren.) Die Sonne verschwindet hinter dunklen Kiefern, überm See bildet sich Nebel. Die Kinder schlafen schon, als wir in die angeheizte Sauna huschen. Es zischt förmlich, als die heißen Körper später in den See tauchen.

Am neuen Tag beschäftigen sich die Frauen mit der Herstellung von Körben und Untersetzern aus Birkenrinde, die es dank der Biber in Mengen gibt. Die Nager haben viele Bäume in der Nähe gefällt. Bei der emsigen Bastelei fürchte ich, bald als Dressman in Sachen Birkenrinde weiterreisen zu müssen. (Es gibt Vorlagen für Schuhe, Hüte, vielleicht auch noch für Hosen?)

Die Kinder angeln, Larry und ich paddeln mit den Kajaks durch den Schilfgürtel des Vistensees dem Abfluß entgegen. Kristallklares Wasser windet sich durch tiefen Fichtenwald. Regen setzt ein. Nun sind sie da — die Mücken. Nach kurzer Zeit queren wir den Smarissee, um erneut vom Fluß aufgenommen und dem Klarälven zugeführt zu werden. Einmal müssen wir umtragen. Beim Einstieg hinter der Wehranlage drückt die Strömung Larry auf einen Busch zu. Er bekommt Äste zu fassen, das Boot zieht unter ihm weg. Ich schwinde ins Kehrwas-



ser, komme von der Rückseite heran und schlepe mit voller Kraft Boot samt Larry durchs Geäst.

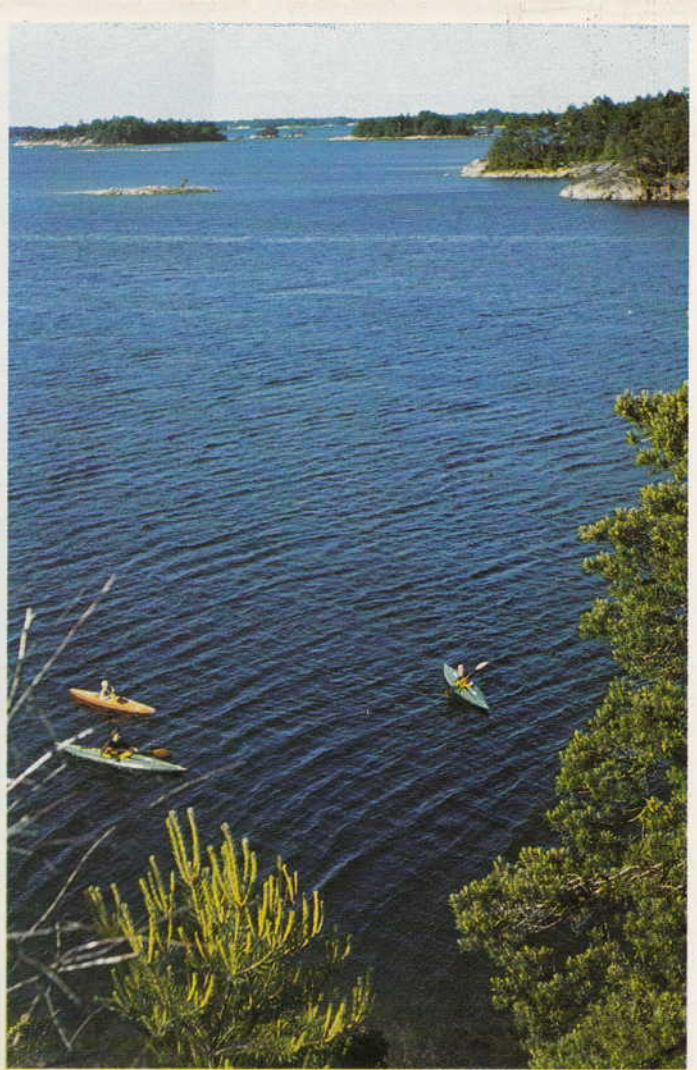
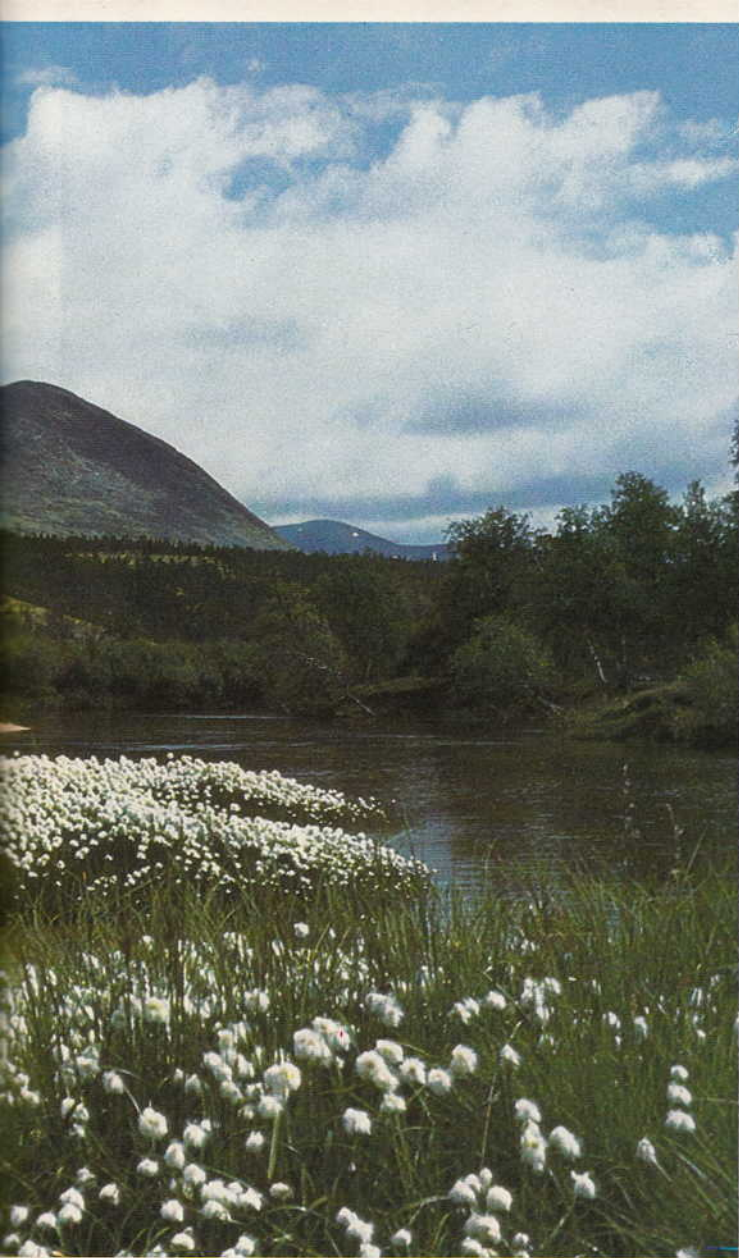
Wir passieren zahlreiche Biberburgen. Mit kräftigem Schlag ihres breiten Schwanzes tauchen sie weg, sobald wir aufkreuzen. Das Fließchen weitet sich, wir sind jetzt auf dem Klarälv. Es gießt in Strömen. Bei Dunkelheit, völlig durchnäßt und ausgekühlt kommen wir zurück. Eva hat schon die Sauna angewärmt, die Lebensgeister kehren langsam zurück.

Larry führt uns zu einem leerstehenden Jagdlager in der Nähe von Filipstad. Die Fahrzeuge ziehen auf den trockenen Graswegen lange Staubfahnen hinter sich her. Die Vegetation beidseits der Straße ist braungrau. Vom Lager aus marschieren wir ins Gelände und starten zu Paddelausflügen. Auf dem Lungälven, der moorigbraunes Wasser in einem mäanderartigen Band durch die Landschaft schickt. Oft gilt es, Baumhindernisse,

die von Bibern errichtet wurden, zu überwinden. Die Mücken setzen uns zu, können aber unsere Aktivitäten nicht bremsen. Waldorchideen, Sonnentau, Elche, Lummen und Sing Schwäne rundum.

Unheimliche Stille

Straßenränder und Wiesen sind voller wilder Blumen, Schmetterlinge und anderer Insekten. Wir reisen, wohin es uns gefällt, Norwegen zu. Nördlich von Oslo, am Randsfjord, setzen wir mit der Fähre über nach Bjoneröa, fahren zu einem Bergsee und übernachten hier, wie so oft, wild. Zwischen Dokka und Fagernes, bei Leppa bru rasten wir am Etna an einem kleinen Wasserfall. Felszeichnungen aus der Vorzeit sind hier in großer Vielfalt zu bewundern. Von Fagernes aus fahren wir über das Hochplateau bei Valdres. Das Nachtlager wird an einem kleinen sauberen Bach aufgeschlagen.



Schwedische Idylle: im Kajak erkunden wir die Schären von St. Anna bei Söderköping. Jede Insel birgt kleine Überraschungen.

Wollgrasfelder wechseln ab mit kahlen, sanften Bergen, kleinen Seen und Moorflächen. Der norwegische Rondane Nationalpark fesselt jeden Naturliebhaber.

Einsamkeit und Stille rundum. Der Standplatz ist umsäumt von schroffen, schneebedeckten Bergen. Das Tal liegt im Schatten, nur die Gipfel werden noch vom Sonnenlicht erfaßt.

Auf der Weiterfahrt machen wir viele Pausen, gehen auf Fotojagd, beobachten Wildflüsse und Strömungen, indem wir Holzstückchen schwimmen lassen. Auf Wildwasserfahrten verzichte ich. Derartige Unternehmungen sind nur mit erfahrenen Kameraden bei entsprechender Ausrüstung und Sicherung möglich. Zudem ist das Wasser trotz der Sommermonate eisig. Die Schneeschmelze setzte, wie wir hören, vier Wochen später als sonst ein, die Bäche sind randvoll. Tösend und donnernd stürzen, in Kaskaden dahinschießend, gewaltige Wassermassen Steilhänge und Schluchten hinab. Wir stehen auf Vorsprüngen, die unter der anrollenden Wasserrucht beben.

An der Straße 15 liegt das Elternhaus

Knut Hamsuns, ein kleines, bescheidenes Anwesen. Über Fossheim wählen wir die Straße 55 zum Lustrafjord. Bei Fantestein in 1400 m Höhe ziehe ich doch noch mein Boot herunter und mache eine Paddeltour zwischen Eischollen. Unheimlich, die Stille und das tiefdunkle Wasser des Eissee.

Ein Abstecher ins Jostedal und eine Visite beim Nigardbreen, einem der zahlreichen Gletscher, folgen. Vom Parkplatz klettert man rund eine Stunde bis zur Gletscherzunge. Es ginge auch einfacher mit dem Boot über den Eissee.

Auch das nächste Tal lassen wir nicht aus: das Kjenndal, herrlich gelegen. Ganz am Ende lädt ein kleiner Platz zum Übernachten. Ein Norweger zeltet hier, am Abend trifft noch ein Landsmann mit Frau ein. Die beiden wollen mit ihrem Geländewagen zum Nordkap. Der Nebel am nächsten Morgen vereitelt unseren Plan, über die Mautstraße zum Gletscher zu fah-

ren. Kaum sind wir in Richtung Grotli unterwegs und gewinnen an Höhe, hat uns die Milchsuppe eingeholt. Sichtweite unter 20 Meter. Im Schnecken-tempo hinter einer Straßenhobelmaschine, es ist ermüdend. An Überholen ist nicht zu denken. Hin und wieder gleitet schemenhaft ein Fahrzeug auf der Gegenspur vorbei. Vor einigen Jahren fuhr die gleiche Strecke bei schönstem Sonnenwetter. Heute läßt sich nur erahnen, was sich hinter dem immer dichter werdenden Schleier verbirgt.

Bei Grotli bessert sich die Sicht. Von Dalsnibba, in über 1460 m Höhe, blickt man bei schönem Wetter bis zum Geiranger-Fjord. Am Fjord angekommen, wollen wir Geld wechseln. Schon zu spät, wir müssen bis zum nächsten Tag warten. Vor Anker liegt ein russisches Kreuzfahrtschiff. Ein Teil der frischen Scheine wird bald in Benzin umgesetzt und weiter geht's nach Norddalsfjord und Lune-

Andalsnes. Den Trollstigen mit seinen Serpentin und den Wasserfall zu passieren ist immer wieder beeindruckend. Wir lenken ins Romsdal ein. Am Wildfluß Rauma finden wir eine Gedenktafel, die an einen verunglückten deutschen Kanuten erinnert. Die Jungen sind tief betroffen. Hinter der Tafel stecken frische Wildblumen.

Das Haus wird offengelassen

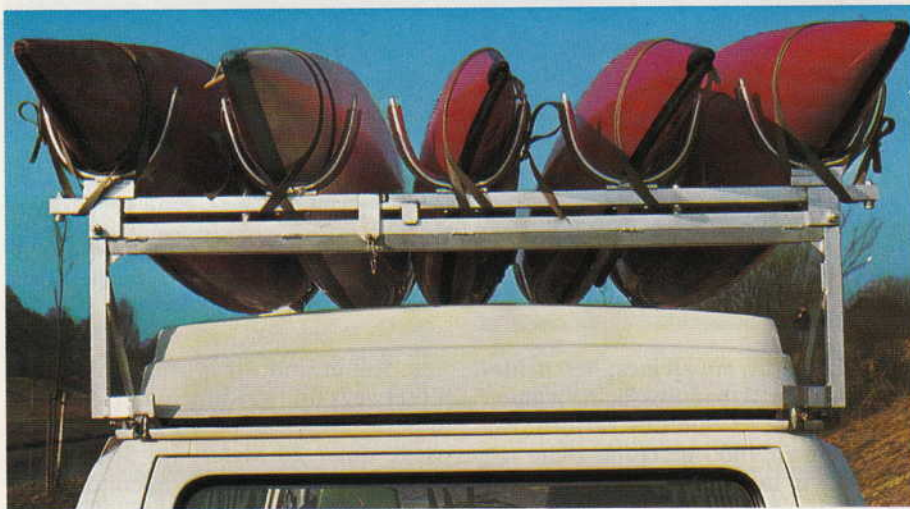
Wir folgen dem Tal des Lagen bis Dombas und biegen vom Touristenzentrum ins Dovre-Fjell ab. Rund um den Rondane Nationalpark geht es schließlich der Straße 27 nach. Hochebenen mit Moorflächen, Wollgrasfeldern, im Wechsel mit sanften, aber kahlen Bergen mit Schneefeldern. Es ist wieder sonnig.

Bald ist die Grenze nach Schweden erreicht, am Abend kommen wir am Siljansee an. Nach geduldigem Suchen findet sich ein kleiner Platz direkt am Seeufer. Viel habe ich von dem See mit dem mystisch-romantischen Na-



men gelesen — jetzt bin ich enttäuscht. Er ist sehr erschlossen und erinnert an heimische Gewässer. Wahrscheinlich ist man von den Weiten Norwegens einfach verwöhnt.

Friedlich liegt der See am Brisdalgletscher. Wenn nicht gerade mit Donnergetöse Eisbrocken aufschlagen...



Unterwegs melden wir uns bei Jörgen, einem schwedischen Studienkollegen, in Stockholm an. Irene pflückt schon Kornblumen am Wegesrand. Endlich angelangt, meldet sich niemand auf unser Klingeln. Haus und Tor sind offen. Wir rufen — keine Antwort. Nach einer Stunde kommen die beiden mit Kindern vom Einkaufen zurück. Das Haus hatten sie für uns offengelassen. Nach dem Duschen fühlen wir uns wieder richtig wohl. Bis in die Nacht hinein wird dann geschlemmt. Tags darauf geht's zu Gun und Dag in die Schären von St. Anna bei Söderköping. Hier waren wir vor zwanzig Jahren erstmals und kehren nun zum elftenmal ein. Die Aufnahme ist herzlich wie immer. Die Kinder freuen sich auf das Leben auf dem Bauernhof. In den Schären ist unser zweites Zuhause. Jeder kann ungestört seinen Neigungen fröhnen: fotografieren, angeln, paddeln, Blumen zum Trocknen pflücken, Pilze und Beeren sammeln, lesen, wandern, radfahren. Am Hang hinter dem Hof, zwischen Kiefern und Wacholderbüschen haben wir unseren Standplatz. Abends sitzt man gemeinsam ums Grillfeuer am Strand, tagsüber werden die Inseln erkundet, Steine und knorrige Wurzeln entdeckt. Trotz vieler Fahrten in West- und Südeuropa sind wir am liebsten hier, knapp tausend Kilometer von daheim. Im nächsten Urlaub sicherlich wieder.



Bestens bewährt haben sich die selbstgebauten Alu-Schwenk-Dachträger. Vorher mußten bei Nutzung der im Aufstelldach befindlichen Betten erst die Boote abgeladen und die hintere Brücke abgebaut werden. Vor der Weiterfahrt war alles wieder aufzubauen und zu verzurren. Alles in allem vierzig Minuten Urlaubsverdruß. Der neue asymmetrisch geteilte Träger ermöglicht es, bis zu fünf Kajaks mitzuführen, die nach Lösen je eines Sicherungsstiftes hinten und vorne seitlich aufgeklappt werden und dem Aufstelldach somit den Platz freimachen (Bild links). Die Prozedur verkürzt sich auf vier Minuten. Stoßstange und Bugrad dienen als Leitertritte.

Text/Fotos: Hans. J. Tschentscher



Colle Sommeiller, Monte Pramand, colle de Finestre . . .

Hochalpine Militärstraßen im Alleingang



Lange bevor die Alpen touristisch erschlossen wurden, bemächtigten sich Straßenbauer in Uniform strategisch wichtiger Übergänge. Hannibals geländegängige Elefanten mögen den Erfordernissen antiker Kriegführung entsprochen haben, nachfolgende Militärs mußten den Nachschub durch befestigte Wege sichern. Viele dieser Straßen sind verfallen, manche zu Autobahnen ausgebaut, andere in grandioser Landschaft.

warten, oftmals verborgen in den schönsten landschaftlichen Regionen, auf entdeckungsfreudige Autofahrer. Auch im VW-Bus lassen sich in den italienischen und französischen Alpen gelegene Militärpfade meistern. Risiken sollen nicht heruntergespielt werden — der kleinste Fahrfehler kann katastrophale Folgen haben —, doch sind fahrtechnische Probleme nicht Kern des Reiseerlebnisses, allein

Am 30. September drohen meine Pläne regelrecht unter Neuschnee begraben zu werden. Seit zwei Tagen bin ich nun unterwegs, von Nürnberg kommend über Liechtenstein, St. Gotthard, die alte Tremolastraße, Montblanc-Tunnel, nach Bardonecchia, eine kleine Stadt an der italienisch-französischen Grenze. Schon die Fahrt über den Col de l'Iseran war eine einzige Rutschpartie. Nasser Neuschnee macht die Straße schwer befahrbar. Doch erreiche ich ohne weitere Schwierigkeiten Bardonecchia. Ausgangspunkt für zwei hochalpine Touren, die auf den Mt. Jafferau und den Colle Sommeiller führen. Hoch hinauf geht die 30 km lange unbefestigte Privatstraße auf den Sommeiller. Sie bildet ein besonders interessantes Ziel, markiert sie doch mit 3009 m den höchsten, derzeit mit dem Auto erreichbaren Punkt im gesamten Alpenraum.

Der Weg zum Sommeiller ist von der Stadtmitte aus gut ausgeschildert. Schon kurz nach einem Steinbruch verengt sich der Weg und man fährt auf einem anfangs noch geteerten, mit kraterähnlichen Löchern übersättem Weg Richtung Rochemolles, eines kleinen, schon fast verfallenen Bergdorfs, wo auch heute noch Menschen wohnen, wie man an den Fahrzeugen, die vereinzelt vor den Häusern stehen, feststellen kann. Es regnet noch immer, nein, es gießt im Strömen. Wie ein Sack voll Asche hängen Wolken über den Bergen. Langsam verliere ich die Lust weiterzufahren. Bis zum Gipfel sind es noch fast 30 km und angesichts der schlechten Witterung sehe ich keine Chance, noch heute denselben zu erreichen. Nach den ersten acht Kehren hinter Rochemolles wird die Staumauer des Lago di Rochemolles sichtbar. Kurz vor dem Stausee bietet sich ein kleiner Stellplatz zum Übernachten an. Ein Bach rauscht vorbei, gute Gelegenheit, meinen leeren Wassertank aufzufüllen.

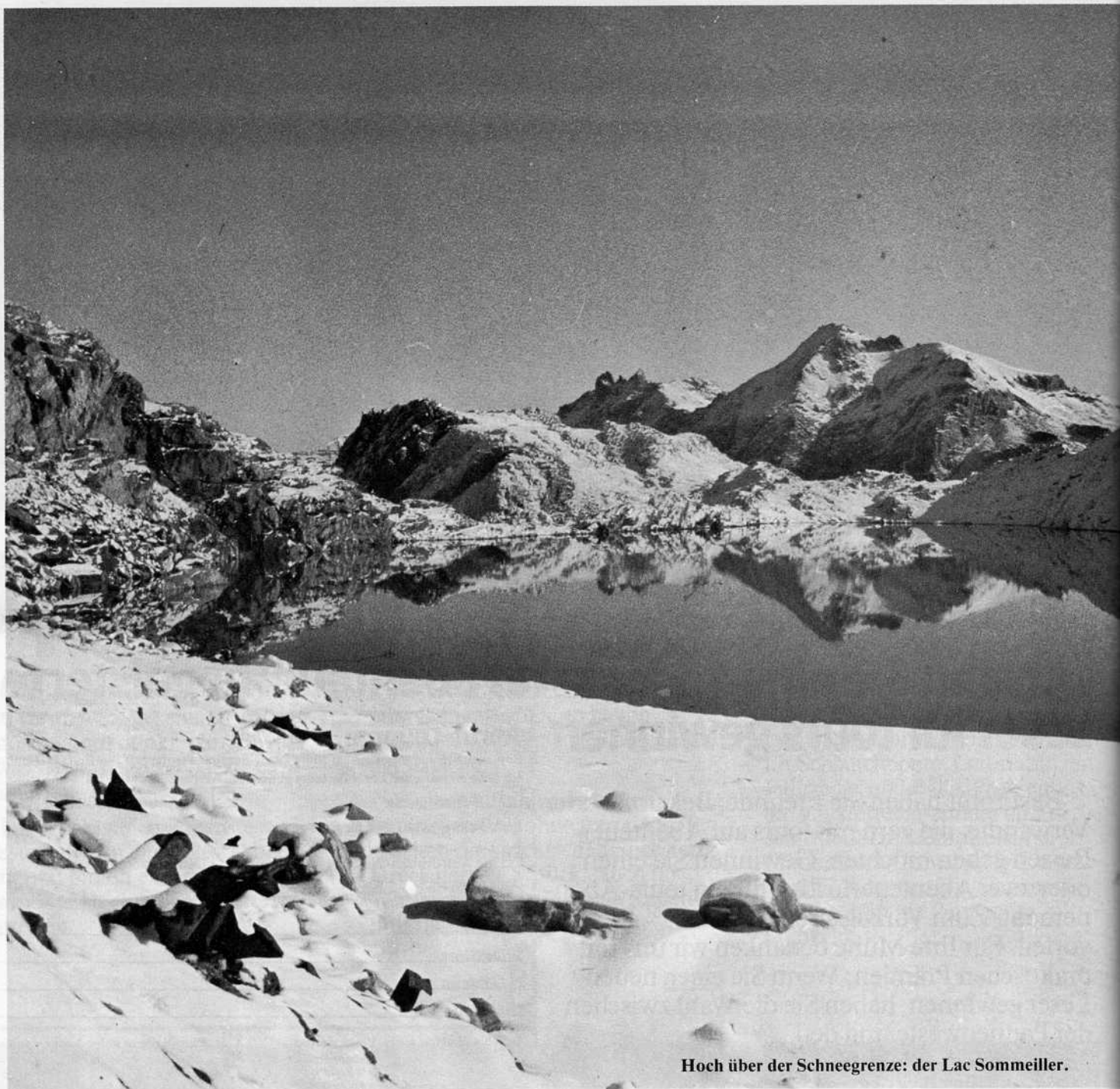
Ein Königreich für eine Servolenkung . . .

Am nächsten Morgen bin ich schon vor Sonnenaufgang munter. In der Nacht hat

der starke Wind unmögliches vollbracht: Keine Wolke mehr am noch dunklen Himmel. Langsam kriecht dann die Sonne über den Berg, bescheint die weißüberzuckerte, mächtige Gestalt des 3500 m hohen Pierre Menue. Im Bulli läuft die Heizung, immerhin zeigt das Thermometer knapp null Grad. Nach einem kräftigen Frühstück hält mich nichts mehr, auf geht's Richtung Gipfel. Das Sträßchen zieht jetzt am linken Ufer des Stausees entlang und steigt über zwei Kehren in Richtung zu der Talweitung von Chatelan hinauf. Das im Sommer bewirtschaftete Rif. Scarfiotti, 2156 m, liegt um diese Jahreszeit einsam und verlassen in dem herrlichen Tal. Hier nun beginnt die eigentliche Mautstraße, jedoch ist an der geöffneten Schranke niemand zu sehen. In 16 engen Serpentinenschraubt sich nun die Straße steil zum Pian dei Morti, 2420 m, dem schwierigsten Abschnitt der Strecke. Zweimal muß ich reversieren, denn die Straße hat keinerlei Randbefestigung und sollte auch nur ein Rad über den Rand rutschen, würde nichts den Bus vor dem Sturz in die Tiefe aufhalten. Zum Glück ist der Naturbelag der Straße leicht gefroren, was ein Einsinken der Räder verhindert. Die Sonne steigt immer höher, brennt nun leicht durch die Frontscheibe. Ich komme durch die Kurbelei ins Schwitzen und wäre dankbar für eine Servolenkung.

Beim Serre Monte tritt nun die den Talhintergrund beherrschende Punta Sommeiller ins Blickfeld. Die Straße ist jetzt schon leicht mit Schnee bedeckt, doch auf dem groben Schotter greifen die Reifen gut. Über eine weitere Serpentinengruppe schraubt sich nun die Straße bis zur Paßhöhe. Auf den letzten 200 Metern vor dem Gipfel ist vom Weg nichts mehr zu erkennen. Über eine breite Schneise, mit Schnee bedeckten Löchern, hoppelt der Bus dem Endpunkt entgegen.

Das Fahrzeug stelle ich am Rif. d. Ambin ab, marschiere die kurze Zufahrt zu der alten Liftanlage an der Campana Verde hinauf, die durch den Schnee für Fahrzeuge jetzt unpassierbar ist. Ich genieße den überwältigenden Ausblick über unzählige



Hoch über der Schneegrenze: der Lac Sommeiller.

schneebedeckte Gipfel. Ein nicht zu beschreibendes Gefühl der Ruhe und Einsamkeit überkommt mich. Unvergleichlich schön der Blick auf das klare Wasser des in der Sonne glitzernden Lac Sommeiller. Mühsam stapfe ich wieder zurück zum Wagen, fülle die leeren Wassertanks und fahre vorsichtig ins Tal zurück.

Auf einer Briefmarke wenden kann kaum schwieriger sein

Südlich des Sommeiller befindet sich ein Geäst kleiner militärischer Bergstraßen. Von hier können der Mt. Jafferou, Mt. Vert und Fort Pramand angefahren werden. Die westliche Zufahrt zum Jafferou

(2801 m) ist im unteren Bereich noch recht komfortabel. Starke Auswaschungen und tiefe Rinnen stellen Fahrer und Material aber bald vor größere Probleme. Ganz langsam, oft mit weniger als Schrittgeschwindigkeit, krabbelt der Bus den steilen Weg hoch. Die Steigung beträgt annähernd zwanzig Prozent.

Fast eben, mit einem prächtigen Ausblick ins Tal, schlängelt sich der Weg weiter. Hinter der nächsten Biegung trifft mich fast der Schlag. Endstation! Verflixt und zugenäht, ausgerechnet hier hat ein gewaltiger Erdbeben den Weg auf hundert Meter Länge verschüttet.

Was nun? Zurück auf jeden Fall. Nur wie, das ist die Frage. Das Steilstück im Rück-

wärtsgang? Unmöglich. Am Rande des Erdbebens entdeckte ich eine kleinere Ausbuchtung. Vielleicht gelingt es mir, den Bus hier quer zur Fahrtrichtung zu stellen und zu wenden. Den Wagen auf einer Briefmarke zu wenden kann auch nicht schwerer sein, denke ich mir. Also los, ein Stück vor, bis die Stoßstange vorne schon ein Stück über den Abhang schaut, dann ein Stück zurück, bis es hinten knirscht. Nach kurzer Zeit bin ich schweißgebadet. Die Lenkung geht tierisch schwer! Dann habe ich es fast geschafft. Aber nur fast. Nun steht der Wagen mit dem Heck zum Berg und mit der Schnauze einen halben Meter vor dem Abgrund. Zwanzig Zentimeter vor, zwanzig Zenti-



spurige, nicht staubfreie Bergsträßchen ab. Die höchste Steigung liegt bei 15%. Die schmale Straße kann ihre Herkunft nicht verleugnen: Es ist nicht zu übersehen, daß sie von Soldaten für schweres militärisches Gerät gebaut wurde.

Tauwetter nagt am Werk der Straßenbauer in Uniform

Man fährt nun am Fort Fenils vorbei und erreicht im weiteren Anstieg an den südl. Abhängen der Cima del Vallonetta über neue enge Serpentinien nach zwölf Kilometern eine kleine Einsattelung. Hier zweigt nun links eine zwei Kilometer kurze Bergstraße zum F. Pramand (2162 m) ab. Geradeaus zum Jafferau versperrt ein Verbotsschild die Weiterfahrt. Von unzähligen Kugeln verschiedener Kaliber durchsiebt, fristet es hier ein rostiges Dasein. Ich ignoriere das vergammelte Ding und erreiche auf verhältnismäßig gutem Weg einen ein Kilometer langen, leicht gekrümmten Tunnel, der die Verbindung zum Gipfel auf-

rechterhält. Etwas unheimlich ist mir schon zumute, als ich die dunkle Röhre durchfahre. Ich komme mir vor wie in einer Tropfsteinhöhle. Aus den Wänden quillt Wasser, fließt die ganze Wegbreite im Tunnel entlang und versickert wieder im Boden. Wenige Meter hinter dem Tunnel befindet sich eine Engstelle, nur wenige Zentimeter breiter als der Bus. Also erstmal aussteigen, Maß nehmen u. den Fahrbahnrand prüfen. Der Unterbau ist bombenfest, nichts kann abrutschen. Ein wenig kratzt die rechte Seite der Stoßstange am Felsen, als ich langsam durchfahre, aber sonst klappt es. Kurz darauf treffe ich auf den von Bardonecchia heraufkommenden Höhenfahrweg. Der Zustand des hier im spitzen Winkel abzweigenden Jafferau-Gipfelsträßchens wird nun immer schlechter.

Hier haben die Straßenbauer in Uniform an Baumaterial genommen, was am Wegrand lag. Zu Anfang des Jahrhunderts hat sich die Armee wohl noch um die Erhaltung dieser Verkehrswege gekümmert,



Straße zum Sommeiller: 16 Serpentinien führen zum Pian dei Morti (2420 m).

meter zurück, bis es wieder knirscht. Verdammte Kurbelei! Wenn die vorderen Räder auch nur wenige Zentimeter über den Hang rutschen, können die mich nur noch mit dem Hubschrauber holen. Eine Bergung mit Abschleppwagen wäre hier unmöglich. Nach gut einer halben Stunde habe ich es überstanden. Der Bus steht wieder talwärts und mir schlottern die Knie. Nach einer kurzen Beruhigungs-„Pfeife“ geht's dann endgültig ins Tal.

Von Bardonecchia aus fahre ich nun ein Stück Richtung Oulx-Salbertrand. Von hieraus will ich versuchen, den Jafferau auf der östlichen Auffahrt zu erreichen. Etwa vier Kilometer hinter Salbertrand zweigt von der SS 24 links das knapp zwei-



Refugios in einsamer Höhe. Die großartige Berglandschaft entschädigt für alle Strapazen.

mittlerweile besorgt das ausschließlich das Tauwetter. Das ganze ist eine steinige Rüttelpiste mit tiefen Löchern und Rinnen. Kurz vor dem C.d. Basset (2595 m) nur ca. 300 Höhenmeter vor dem Gipfel ist endgültig Endstation. Eine steile, verschüttete Engstelle zwingt mich zur Aufgabe.

Seit Jahrhunderten Schauplatz kriegerischer Auseinandersetzung

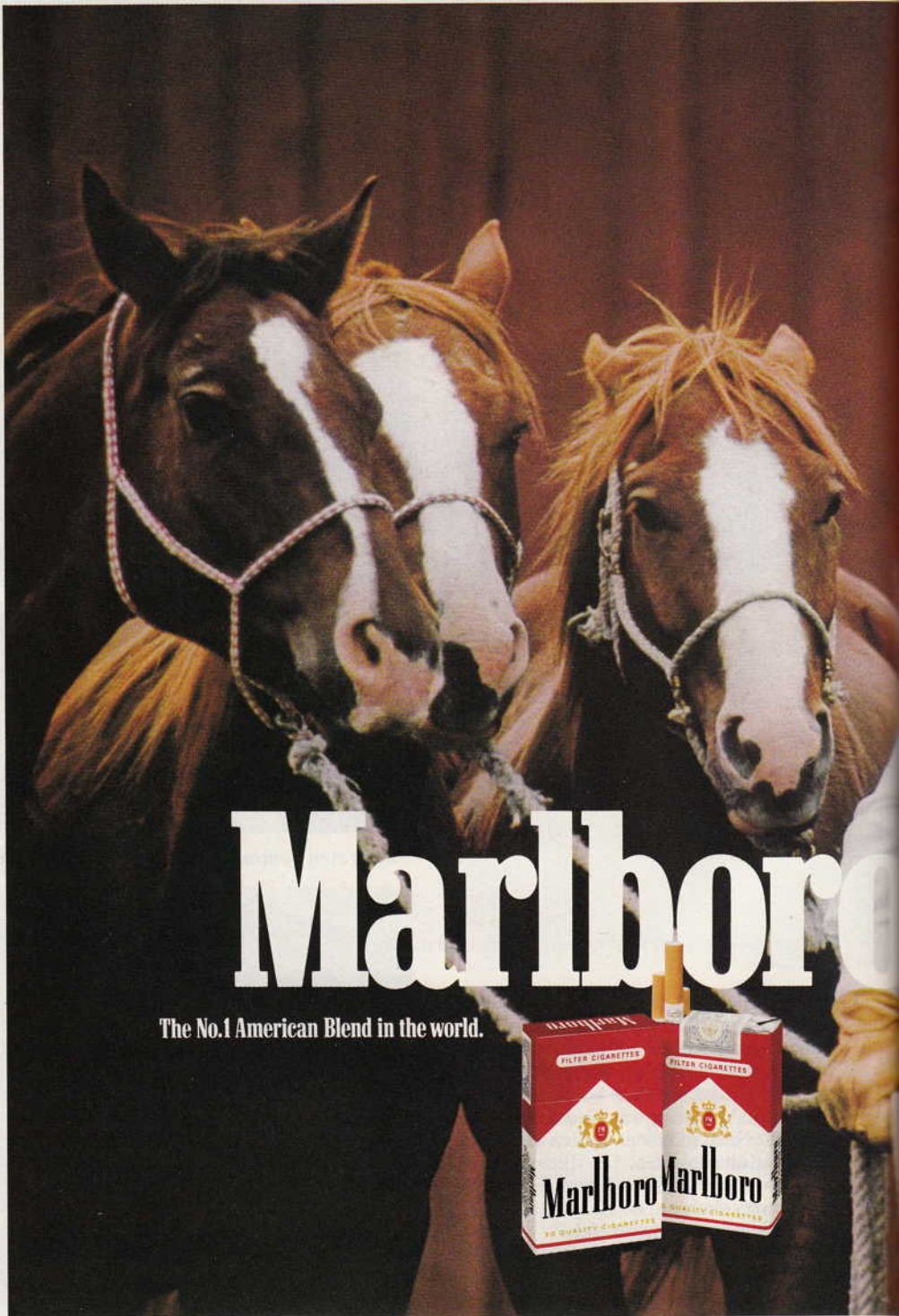
An einer kleinen Ausweichstelle kann ich den Bus gefahrlos wenden und zurück in Richtung Fort Pramand fahren. Die kurze Auffahrt zu der alten Festung ist auch in einem bedenklichen Zustand, stellt den Bulli aber vor keine Probleme. Es ist fast 16 Uhr und 112 schwierige Tages-km liegen hinter mir, ich will auf dem Mt. Pramand übernachten. So erreiche ich schließlich dieses Mahnmal und finde auch gleich einen herrlichen Stellplatz auf dem „Dach“ des alten Forts. Unheimlich erscheinen mir die großen ausgesprengten Krater, an denen man sehen kann, daß es nicht gelang, das meterdicke Betonmauerwerk zu durchbrechen. Die Aussicht von der gegen das Susa-Tal vorgeschobenen Kuppe ist sehr reizvoll. Sie reicht bis zum Pico d. Rochebrune und zur Punta Rognosa. Im Südwesten dominiert der von einem Festungswerk gekrönte Mt. Chaberton. Schön muß eine Fahrt hier im Frühsommer sein, wenn die Wiesen mit Alpenblumen übersät sind. Schon kurz nach Sonnenaufgang bin ich wieder im Gelände. Der Planet lacht und auch ich bin guter Laune. Die heutige Tagesetappe führt über die Assietta-Kammstraße Richtung Sestriere, Briancon zum C.d. Izoard. Zwei Kilometer westlich von Susa zweigt von der Straße 24 die Zufahrt zum C.d. Finestre ab. Der nur kurz asphaltierte Aufstieg über die Meana d. Susa ist ein einziges Gewürm an Kehren und Kurven. Der Zustand dieser knapp 40 km langen Höhenroute ist, abgesehen von einigen stark geschotterten Teilstücken und gelegentlichen Verengungen, recht ordentlich. Von der Südrampe des Finestre steigt die Kammstraße nun parallel zum Tal der Chisone durch Almen und gewährt Ausblicke auf den Bric Rosso (3026 m) und die Punta Rognosa (3280 m). Kurz vor dem C.d. Assietta kommen Fahrzeuge entgegen. 15 Teilnehmer einer Geländewagen-Rallye rauschen in einem Tempo vorbei, das mich staunen läßt. Der C.d. Assietta, 2472 m, den ich nach zwölf Kilometern erreiche, liegt wie eine kleine Mulde zwischen der Testa dell'Assietta und dem Gran Serin. Von hier hat man einen herrlichen Blick auf die Punta Sommeiller. Die Kammstraße gewinnt nun an der T.d. Assietta mit 2567 m den höchsten Punkt ihres vielgewundenen Verlaufs. Großartig das Panorama von der Gipfelgruppe. Ein Denkmal erinnert an die kriegerischen Auseinandersetzungen im Jahre 1747 zwischen Österreich und Frankreich. Vom C.d. Sanson (2497 m) senkt sich nun die Route zum C.d. Blegier (2381 m). Bei

der Abfahrt zum C.d. Piana (2313 m) kurz vor dem C.d. Basset haben die Geländewagen — mittlerweile sind mir rund 50 Fahrzeuge begegnet — eine zwanzig Meter lange Passage der Fahrbahn in ein tiefes Schlammloch verwandelt. Für die Jungs mit ihren Four-Wheelern eine Kleinigkeit, hier durchzukommen, aber ich kann sehen, wie ich „durchgurke“. Gut, daß die Fahrbahn eine tiefe Rinne hat, so besteht keine Gefahr, daß das Fahrzeug ausbricht und über den Abhang rutscht. Tief taucht

der Bulli mit der Front in den schlammigen Sud, schaufelt mit der Stoßstange den Schlamm auf. Dreck spritzt gegen die Windschutzscheibe. Die letzten Kilometer bis Sestriere sind problemlos.


Straßenbaulicher Leckerbissen in hochalpiner Region

Am nächsten Morgen scheint wieder die Sonne. Ich fahre weiter ein Stück auf der N 547 Richtung Ville Vieille zum C.d.



Marlboro

The No.1 American Blend in the world.



Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigar...

Agnello 2746 m, wo ich die Grenze nach Italien überschreite. Auch für heute habe ich mir wieder einen echten Leckerbissen ausgesucht. Die Varaita-Maira-Kammstraße. Eine herrliche Panoramafahrt durch mehrere Klima- und Vegetationsstufen. Diese knapp 50 km lange Strada Alta folgt dem langgestreckten Gebirgszug, der die beiden großen Täler der Varaita und Maira trennt. Ausgangspunkt ist Sampeyre, ein kleines Nest, ca. 30 km unterhalb des C.d. Agnello. Die Abzweigung

der kleinen Straße ist nicht gekennzeichnet. Ohne gutes Kartenmaterial hätte ich wohl manchen Aufstieg in hochalpine Regionen nicht gefunden. Das 1937—39 angelegte Kammsträßchen befindet sich in schlechtem Zustand. Grober Schotter und Engstellen lassen diese Fahrt zur schwierigsten Etappe meiner sechstägigen Paßtour werden. Schrittgeschwindigkeit ist gleich Höchstgeschwindigkeit, schnelleres Fahren Vorstufe zum Selbstmord. Immer wieder halte ich kurz an.

Leider kann ich dieses herrliche Panorama nicht mehr bildlich festhalten: Durch eine Unachtsamkeit zerschellte der Photoapparat auf der harten Betonkuppel des Fort Pramand.

Rendezvous mit der Königin aller Paßstraßen

Die Strecke hinter dem C. d. Birrone, 1700 m läßt sich etwas angenehmer befahren. Hier mündet auch ein vom Valle Maira heraufkommender Fahrweg. Immer öfters begegnen mir jetzt kleine Gruppen von Jägern. Abenteuerlich sehen sie aus, mit ihren Schrotflinten und den um den Oberkörper gekreuzten Patronengurten. In der Nähe des C.d. Valmala 1541 m schlage ich am frühen Nachmittag mein Lager auf. 100 km auf schwerer Strecke sind genug. Am nächsten Morgen schaue ich aus dem Fenster und sehe: nichts. Nur grau in grau.



8/83 S

Kurzinfo Militärstraßen-Tour

Fahrzeug: VW-Bus, Baujahr 1978, 70 PS, mit original Westfalia Helsinki Ausstattung. Selbstaufgebautes Helgo-Hochdach. Verstärkte Koni-Spezial-Stoßdämpfer und selbstgebautes Unterfahrschutz für Motor und Getriebe.

Verbrauch: Auf Bergtouren, in schwerem Gelände bis zu 20 Ltr/100 km. Sonst ca. 12 Ltr.

Ölverbrauch: Auf knapp 1700 km bis Port. Grimaud ca. 1/2 Ltr.

Campen: Freies Campen ist in den Bergen gut möglich. (Viele Campingplätze sind Ende September / Anfang Oktober schon geschlossen.) Stellplätze habe ich immer ein Stück von der Hauptstraße gesucht. Möglichkeiten gibt es derer viele, man braucht dafür nur einen guten Riecher und ein wendiges Wohnmobil mit viel Bodenfremheit, für kleine versteckte Wege.

Reiseführer: Denzel's Großer Alpenstraßenführer, 36 DM
ADAC-Reiseführer Alpenpässe/Alpenstraßen 19.80 DM

Landkarten: ADAC — 1:800000.
Carta Automobilistica von Touring Club Italiano

1:200000 Blatt 7 + 10.

Michelin: 1:200000 Blatt 77

Nachts ist dichter Nebel aufgezo- gen, es regnet leicht. Angesichts dieser trüben Aussicht lasse ich den Ostabschnitt der Strecke, C. Rossana — P.S. Pietro aus, und verlasse die Kammstraße Richtung Valmala, durchquere die Poebene in Richtung Cuneo-Limone, um auf der Scheitelhöhe des alten Tendapasses auf die liguri-

ser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)



Das Aus für den Bulli. Kurz vor Erreichen des Monte Jafferau wird das Sträßchen zu eng.

Nach kalter Nacht: in fast 2000 Metern Höhe tasten erste Sonnenstrahlen auf die Berge nahe des Stausees Lago di Rochemolles.

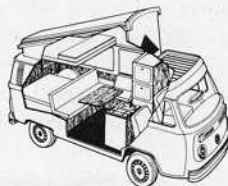


sche Grenzkamm-Höhenstraße zu fahren. Diese längste und abgelegenste alte Wehrstraße verläuft zumeist in Höhenlagen um 2000 m, auf der Kammlinie des oberen Royatales und bietet landschaftlich sehr viel Abwechslung. Ab und zu reißt die Wolkendecke auf. Gott sei Dank herrscht auf dieser Höhe kein Nebel, sonst wäre ein Befahren der Strecke unmöglich. Langsam hoppelt der Bus über den grobgeschotterten Weg. Felsige Überhänge und nur teilweise gesicherte Felspassagen erfordern vorsichtige Fahrweise. Immer wieder halte ich an, um die herrliche Aussicht, diese Kulissen von überwältigender Schönheit zu bewundern. Ich möchte stehenbleiben, viele Tage hier oben in dieser Einsamkeit verbringen.

Kurz vor dem Rif. Barbara, in der Nähe des C.d. Vecchie kommen mir zwei französische Grenzer entgegen. Halb französisch, halb deutsch erklären sie mir, ich solle auf der vor mir liegenden Strecke sehr vorsichtig fahren, da viele Fahrzeuge am Wegrand stünden, von Suchtrupps, die verunglückten Bergsteigern zur Hilfe kommen wollen. Der Weg führt jetzt weiter in Richtung Tanarellopaß, den ich aber wegen dichten Nebels nicht überquere. Nach einem Abstecher auf den Mt. Saccarello verlasse ich für ein kurzes Stück die Höhenroute in Richtung Monesi und steuere den Bus über den P.d. Guardia, durch den alten Garezzotunnel direkt auf den C.d. Collardente, wo ich wieder auf die Kammstraße stoße. Das Wetter hat sich rapide verschlechtert. In der Nähe des Col de Sanson verlasse ich die Grenzstraße am frühen Morgen bei der Collo Menosa endgültig. Schon am Nachmittag liege ich faul in der Sonne, am Strand von Camp Prairie de la Mer, am Golf v. S. Tropez. Das Thermometer zeigt fast 25°.

Text/Fotos: Heinz Siebner

Top Travel-Reisemobilzubehör von der Schraube bis zum Schlafdach



Einrichtungsprogramme für Wohnmobile

Aus superleichtem Sperrholz in hervorragender Qualität für einfache Eigenmontage mit vielen Kombinationsmöglichkeiten. Für VW, Daimler Benz, Ford u.v.a.

Einbauten für Exoten und Extremreisende nach Wunsch.

Sonderanfertigungen und Zuschnitte aus verschiedenen Holzarten.

Möbelzubehör — Griffe, Scharniere, Eckverbinder, Profile, Umleimer etc.

Für alle gängigen Kfz-Typen liefern wir zum nachträglichen problemlosen Selbstaufbau

Aufstell- (Schlaf), Hub- und Hochdächer

z.T. superflach mit Garagenhöhe, **Hochdächer** für Teil- und Komplettausschnitt. Doppel-Ausstellfenster und Jalousiefenster für den Originalausschnitt für VW alt/neu, LT.DB 207

Zubehör

- Wassertanks nach Maß
- Dusch- und Waschkzellen mit Zubehör
- Boiler und Heizungen
- Klappsitzbankbeschläge ab ca. DM 100,—
- Spezialimport von amerikanischem **Van-Zubehör**: Bullaugen, Hartglas-Doppelschiebefenster mit Metallrahmen (ideal für unsichere Gebiete)
- Pilotensitze, Vario-Klappbänke, Spiegelfolien u.v.m.
- Was wir verkaufen, bauen wir auch ein
- Für ganz Eilige haben wir neue und gebrauchte Campingfahrzeuge

Globetrotterbedarf — Alles für Reisen in die Welt

Gasprüfungen — Für Ihre Sicherheit überprüfen wir umfassend Ihre Gasanlagen nach den aktuellen Vorschriften.

top-travel

ist ein sorgfältig ausgesuchtes Fachhändlernetz. Was wir verkaufen, ist von uns geprüft und getestet. Testen sie unser Programm, unsere Preise und unser Fachwissen und vergleichen Sie. Wir beraten Sie unverbindlich und kostenlos vor und nach dem Kauf. Fordern Sie von Ihrem **regionalen** Händler die Unterlagen an. Wir senden Ihnen diese gern gegen DM 3,— Rückporto, in Briefmarken, zu.

Kreutzer-Reiseausrüstung, Konstanzer Str. 50, 1000 Berlin 31, Tel. 030/87 1164

Camping-Kaufhaus Bremen, Fährstraße 18, 2800 Bremen 1, Tel 0421/49 07 49

Peter Lyding, Westerweide 41, 5810 Witten 3, Tel. 02302/7 3067

REIMO Reisemobil-Center GmbH, Sudetenstr. 3, 6073 Egelsbach/Frankfurt, Tel. 06103/4 2066

Reisemobile Beyer, Am Schlegelsberg 30, 7175 Vellberg 1, Schw. H, Tel. 07907/28 18

Intercamp Reisemobile GmbH, Föhrenweg 22 — 24, 8011 Vaterstetten/München, Tel.08106/69 10 Autom. Auftragsannahme

SYRO®

SYRO-
Campingeinrichtungen
Bahnhofstraße 31
6105 Ober-Ramstadt
☎ 06154/3091 oder 3092

'83

SYRO-Westfalen
Vellinghauser Straße 47
4600 Dortmund-Sölde
☎ 0231/403526

HUBDÄCHER

Hubdach zum aufklappen
ausserhalb 80x112 für VW
oder 90x130 für alle anderen Fahrzeugtypen



555.-

POLSTERKLAPP- SITZBANK

100% Schaumstoff
alle Holz- & Metallteile
mit kunststoffbeschichteten
Kunststoffen



333.-

POLSTERKLAPPSITZBANK MIT MOTORRAUMSTAUAKSTEN UND MOTORRAUMPOLSTER

Für alle Transporter ab '79
bgl. mit Aufbaukasten



599.-

SCHLAF- DÄCHER

Für alle Fahrzeugtypen
keine Verankerung für eine
sichere Befestigung notwendig



1750.-

HOCHRAUMSCHALEN

VW als -optischale: 212.- VW neu-optischale: 166.-
Merz: 207 18 1777.- Merz: 207 18 1888.-
VW LT 1777.- andere auf Anfrage



AB
777.-

SONNEN- SEGEL »LAHN«

passt an alle Fahrzeuge



125.-

Bausätze + Ausbauteile für alle Campingbusse

TOURS BÖRSE



R. BUTZ
Van- & Reisemobil-Zubehör
Komplettes Zubehör, um einen
Kastenwagen – LKW – BUS – Kombi
zum REISEMOBIL oder VAN umzubauen

R. BUTZ · Hackhausen 66 · 4053 Jüchen 2 · Telefon 02165/1361

Der neue Katalog Rückporto 2,30

— WEINSBERG — Motor-Caravans

Unsere Erfahrung ist Ihr Vorteil

Mercedes Benz Fiat VW Peugeot

Prospekte durch uns - Vertrieb über den Autohandel

Karosseriewerke Weinsberg GmbH
Kernerstraße 23 · 7102 Weinsberg · Tel. 07134/8031