

das **AUTO**

**MOTOR  
UND  
SPORT**

Großer Preis  
von Deutschland:

# SCHATTEN ÜBER DER AVUS



TEST MGA TWIN CAM  
MÖCHTEN SIE SCHRANKENWÄRTER SEIN?  
DIE BUTYL-STORY

HEFT 17  
15. AUGUST 1959  
POSTVERLAGSORT STUTTGART  
DM 1.50



Oben: Die Verladerei, bei welcher der Wagen in ein Netz aus starken Hanftauen kommt, sieht gefährlicher aus, als sie es in Wirklichkeit ist. – Unten: Alle diese Wagen wollen auf die „Ville de Tunis“.

FOTOS: (5) WINDECKER



# TRIP NACH TUNIS

Nichts gegen Reisebüros und Automobil-Clubs. Die Leute geben sich wirklich viel Mühe – aber alles können sie auch nicht wissen. Vieles, das nach den vorher eingeholten Informationen lächerlich einfach zu sein schien, war höchst kompliziert, und so manches, bei dem man Schwierigkeiten erwartete, löste sich mühelos.

Wen die Reise-Sehnsucht nach Nordafrika zieht, wird zwischen Marokko, Tunis und Libyen wählen müssen, denn Algerien ist im Augenblick nicht zu empfehlen. Ich entschied mich für Tunis.

Erste Erfahrung: man bestelle sich bei der Schifffahrtlinie, die man zu benutzen gedenkt, den Platz für den Wagen so früh wie möglich. Es gibt zwei Verlademöglichkeiten: in Marseille und in Neapel. Ich verlud in Marseille und fuhr mit der Compagnie Générale Transatlantique, deren Frankfurter Büro mir außerordentlich behilflich war. Es ist zwar verhältnismäßig leicht, die Fahrt von Marseille nach Tunis zu buchen, aber schwierig, den Platz für den Wagen für die Rückfahrt reservieren zu lassen, da mit Beginn der Reisezeit nahezu alle Franzosen, die noch in Tunis leben, mit ihrem Wagen nach Frankreich reisen wollen.

In Wirklichkeit gilt diese Zusage aber nur dann, wenn man sich am Tage vor der Verladung, sowohl in Marseille wie in Tunis, bei der zuständigen Abteilung der Compagnie Générale gemeldet und das Visum auf sein Ticket bekommen hat. Das alles kostet aber viel Zeit. Wichtig zu wissen ist, daß man den Wagen in Marseille am Tage vor der Verladung oder in Tunis 6 bis 8 Stunden vor der Abfahrt des Dampfers dem Verlademeister präsentieren muß. Im Tank dürfen nur etwa 3 Liter Benzin sein. Was zuviel darin ist, wird herausgepumpt. Auch dürfen keinerlei Gepäckstücke im Fahrzeug verbleiben. Schließlich hat man noch die Batterie abzuklemmen.

In Tunis dauert die Entladung der Automobile stundenlang. Die Zollformalitäten beanspruchen eine weitere Stunde – wenn man es nicht selber macht. In Marseille hingegen werden die Automobile sofort

ausgeladen. Obwohl die „Ville de Tunis“, mit der ich fuhr, rund 60 Automobile an Bord hatte, saß ich schon knapp eine Stunde nach der Ankunft des Dampfers in meinem Wagen und startete nach Avignon.

Die Grenzpapiere, einschließlich grüner Versicherungskarte, übergibt man vor der Abreise dem Schalterbeamten der Compagnie Générale Transatlantique in Marseille bzw. in Tunis. Bei der Ankunft in Tunis, im Zollschuppen, wo das Gepäck sehr großzügig kontrolliert wird, bieten sich knoblauchduftende, nicht übertrieben elegante Herren an, die es ausgezeichnet verstehen, sich halbamtlichen Charakter zu geben. Diese behaupten, alle Formalitäten im Handumdrehen erledigen zu können – sie tun es, aber mit orientalischem Zeitgefühl, und das kostet nachher 10 Dinar tunesischer Währung, gleich etwa DM 10.–. Wer mit französischen Franken bezahlt, verliert beträchtlich, denn der französische Franc gilt in Tunis sehr wenig. (Man bekommt etwa 6,70 DM für 1000 ffrcs. anstelle der DM 8,30, die man dafür bezahlt hat.) Am besten ist es, wenn man mit Dollars reist. Jede Bank in Tunis nimmt sie zu einem anständigen Kurs.

Die Kosten der Überfahrt richten sich danach, in welcher Klasse man fährt. Ich ließ mich im Frankfurter Büro der Compagnie beraten, und belegte die Touristenklasse. Die Kabinen der Touristenklasse sind geräumig, die Decks groß, und die Verpflegung vorzüglich. Bei den „gesellschaftlichen“ Veranstaltungen, die auf der etwa 24 Stunden dauernden Überfahrt geboten werden, sind die Passagiere der Touristen-Klasse in die hübschen Räume der I. Klasse eingeladen. Für 2 Personen plus Auto (Karmann-Ghia) kosteten Hin- und Rückreise rund DM 790.–. Die Paßkontrolle an Bord – sie beginnt etwa eine Stunde vor der Landung in Tunis – ist sehr korrekt. Die tunesischen Paßbeamten haben offensichtlich ihren englischen Kollegen einiges abgeguckt.

In Tunis erkundige man sich rechtzeitig nach einem Hotel. Es gibt deren genug und in allen Klassen. Unangenehm sind die zahllosen „Schlepper“ im Hafen, die mit den Taxifahrern unter einer Decke stecken und den Fremden in ein Hotel locken, wo man ihnen Provision bezahlt. Außerdem erwarten sie von dem arglosen Fremdling noch ein Trinkgeld, wobei sie etwa 1000 ffrcs als geradezu lächerlich bezeichnen.

Die Straßen in Tunis sind ausgezeichnet. Der Verkehr ist nicht allzu dicht, motorisierte Polizei überwacht aber sehr streng die Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften. Tankstellen bekannter Benzinmarken findet man überall auf den Hauptverkehrsstraßen. Wichtig ist es, sich bis etwa Anfang Juni in Tunis beim Automobilclub zu erkundigen, ob die Straßen nach dem Innern des Landes schon befahrbar sind. Die Regenzeit kann u. U. bis Mai dauern, und da die Straßen quer durch die Flußläufe, die sogenannten Wadis führen, kann es passieren, daß eine Straße noch nicht wieder befahrbar ist.

Benzin kostet 60 bzw. 63 (Normal- oder Super-Benzin) tunesische Franken, was etwa dem gleichen Betrag in Pfennigen entspricht. Das Benzin ist gut, die Tankstellen vorbildlich sauber, der Service entsprechend.

Tunis selbst ist, sobald die Regenzeit vorüber ist, recht warm. Der längere Aufenthalt in der Stadt wird daher bald unangenehm. Aber schon etwa 16 bis 20 Kilometer von Tunis entfernt, erwarten den Fremdling die hübsch gelegenen Villenorte La Marsa und Sidi Bou Said mit hübschem Sandstrand, guten Restaurants und einem bezauberndem Landschaftsbild. Der Weg führt an Karthago vorbei. Es stehen aber nur noch kümmerliche Ruinenreste davon.

Südlich von Tunis, etwa 60 Kilometer entfernt, liegt an der Küste der Ort Hammamet mit einer ganzen Reihe von guten bis luxuriösen Hotels. Hier kostet die Vollpension zwischen 20 und 30 DM. Die Zimmer sind hübsch, der Strand nicht weit vom Hotel und ein Stückchen weiter kann man die alte Seeräuberfestung von Hammamet besuchen. Noch weiter südlich liegt ebenfalls direkt am Meer die Stadt Monastir. Hier wird eine entzückende Villenstadt gebaut, die allein schon diesen Abstecher lohnt. Ein besonders hübsches Hotel, das Ribat-Hotel, das ganz modern eingerichtet ist, wartet hier auf die Gäste. Die Preise sind etwa ebenso hoch wie in Hammamet.

Von Sousse aus sollte man nicht versäumen, noch die rund 55 Kilometer nach der Heiligen Stadt Kairouan zu fahren, die ihren ursprünglichen Charakter voll erhalten hat. Die „Große Moschee“ ist sehenswert, die kleinere „Moschee der drei Tore“ ebenfalls. Interessant ist auch die Teppich-Ausstellung von Herrn Mohamed Mechri am Place Barroua. Nur wenige Besucher können sich der Versuchung entziehen, einen der herrlichen, handgeknüpften und dabei wirklich preiswerten Teppiche zu erwerben.

Auf dem Rückweg nach Enfidaville erlebt man das echte Nordafrika mit Kamelherden und Salzseen, die in der Sonne glitzern.

Wer mehr Zeit hat, sollte auf eine Fahrt nach Gabés und auf die Insel Djerba nicht verzichten.

Carl Otto Windecker



Die Kasbah von Sousse, die ehemalige große Garnison der französischen Fremdenlegion, ist allseits von hohen Mauern umgeben.



Oben: In Monastir gehen die Frauen noch verschleiert. – Unten: Von Karthago sind nur noch wenige Überreste erhalten geblieben.

