

**OFF-ROAD
SPEZIAL**

4x4

globetrotter

DIE SCHÖNSTEN OFF-ROAD ABENTEUER-REISEN

Sowjetunion

Algerien

Madagaskar

Schottland

Indien

Island

Sudan

Iran

Kanada

Tunesien

Saudi-Arabien

Marokko

Kalifornien



MARKTÜBERSICHTEN

- **Alle Expeditions-Ausrüster**
- **Alle Off-Road Reiseveranstalter**
- **Alle Allrad-Wohnmobile**

Durch den Erg Chech nach Terhaza

Auf der Suche nach der versunkenen Salzstadt

Von Rainer Großkopf

Um 9 Uhr landete unsere Maschine, aus Algier kommend, auf dem kleinen Wüstenflugplatz von Ghardaia. Bei strahlendem Sonnenschein zeigte das Thermometer nur 5 Grad, jetzt im Januar, selbst am Nordrand der Sahara. Vor der Flughafenbaracke warteten die beiden Unimogs — zwar etwas betagt, aber in bestem

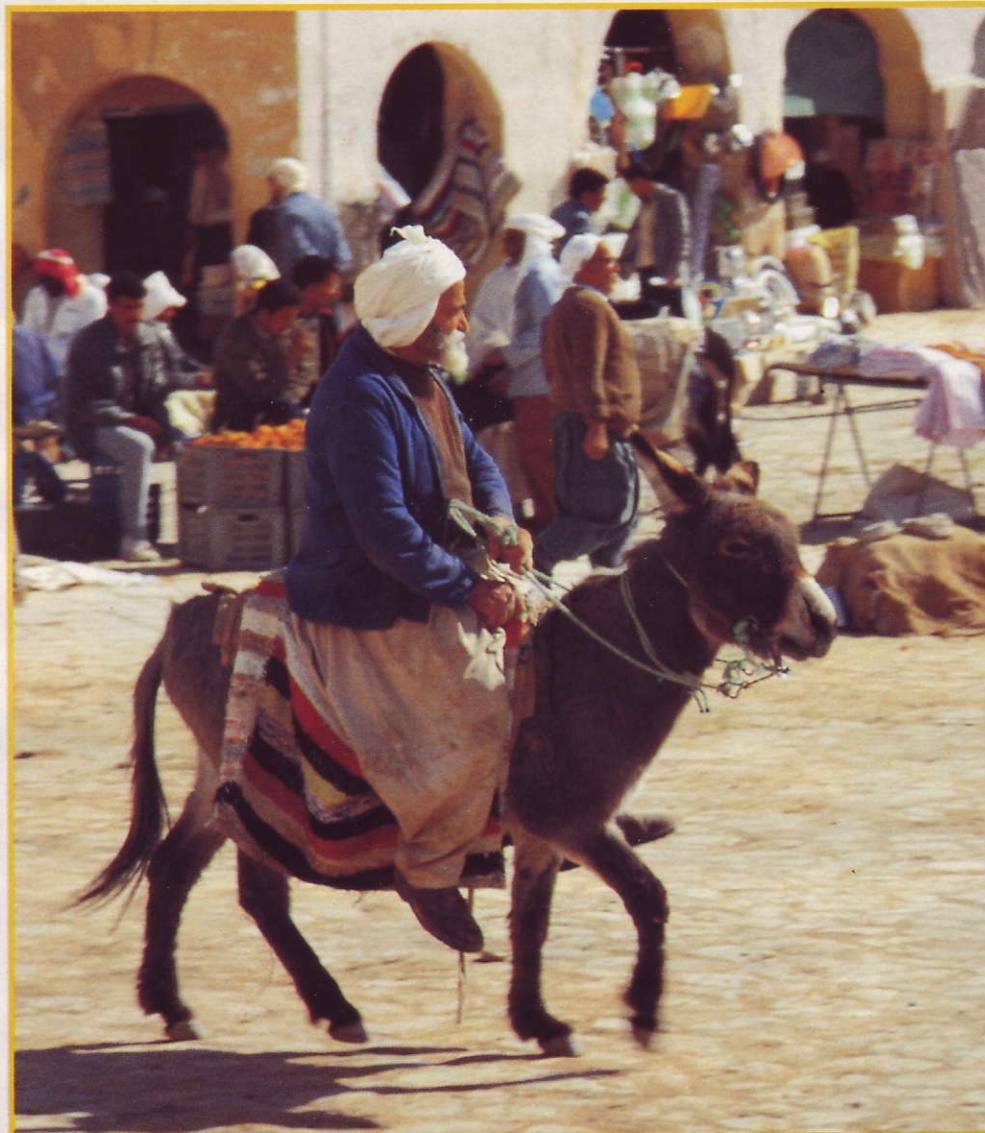
technischem Zustand: Die weiße und die grüne „Lady“, so benannt nach ihren Farben und Kennzeichen. Die geplante Tour sollte uns, neun Männer und fünf Frauen zwischen 23 und 55 Jahren, nach 1500 km unwegsamer Sandwüste zur versunkenen Salzstadt Terhaza in Mali führen.







Hat sich der Unimog einmal im Sand festgefahren und eingegraben, hilft nur gemeinsames Schieben nach Kräften



Bunte, interessante Straßenszenen, wie hier in Ghardaia, findet man in allen Wüstenstädten

Mit eingebauten Zusatztanks und einigen Kanistern konnten wir knapp eine Tonne Diesel pro Wagen aufnehmen, was je nach Gelände für 2000 bis 4000 km reichen würde. Mit 500 Liter Wasser waren auch wir gut versorgt. Die ersten drei Tage brachten uns auf der Teerstraße über El Golea, Timimoun und Adrar nach Reggane, wo die Tanezrouft-Piste beginnt. Wir umgingen den Kontrollpunkt der Algerier und damit die offizielle Abmeldung, denn wir wollten die Piste auf halber Strecke bei Poste Weygand verlassen und keine unnötigen Suchaktionen auslösen.

Die breite Tanezrouft-Ebene: ein endloses Sandmeer wie aus dem Bilderbuch. Die Hauptpiste: typisches Waschbrett, absolutes Gift für unsere überladenen Unimogs, aber einige Kilometer daneben fährt es sich ruhiger. Die Markierungslaternen im 5-km-Abstand erleichtern die Orientierung und ersparen den Kompaß.

Am Morgen des vierten Tages verlassen wir die Piste, 230 Grad heißt nun die Kompaßrichtung für unseren Navigator. Mit Tempo 60 km/h können wir die vorgegebene Richtung problemlos einhalten. Dann passiert es, wir haben eine Reifenpanne. Noch haben wir Ersatzreifen auf Felge, der Wechsel ist in einer halben Stunde erledigt. Ein skeptischer Blick zu den verbleibenden Ersatzpneus auf dem Dach. Doch es soll die einzige Reifenpanne auf der ganzen Fahrt bleiben. Am Abend erreichen wir das Wadi, der sanfte Abstieg macht den Unimogs keine Probleme.

Wir fahren jetzt Kurs West und der Sand wird weicher, nähern uns dem Erg Chech, einem Sanddünengebiet, das sich über Hunderte von Kilometern in südwestliche Richtung erstreckt. Durch die hier bis zu 50 m hohen Dünen müssen wir eine Passage finden. Allein mit dem Kartenmaterial kommen wir nicht weiter, wir können unseren Kurs nicht halten. Da eine Düne der anderen gleicht, weiß unser Navigator nicht mehr, wo wir uns befinden. Zwar haben wir auch gute Satellitenfotos, aber nur eine absolute Standortbestimmung kann uns helfen, das richtige Dünenental zu finden, das wir anhand der Karten und Fotos für die Passage ausgewählt haben. Also wird nach dem Abendessen der Theodolith ausgepackt. Wir befinden uns an der Grenze Algerien/Mali und auch das richtige Dünenental für die Weiterfahrt können wir ermitteln.

Die Dünen wachsen weiter an, aber irgendwo müssen wir rüber. Wieder fahren wir mit Schwung und Vollgas im zweiten Geländegang eine langgezogene, sanft ansteigende



Im Sanddünengebiet Erg Chech wäre der Unimog auf der von uns so getauften „Ein-Stunden-Düne“ fast über den abfallenden Dünenkamm abgerutscht

Düne hinauf, als sie abrupt abbricht und etwa 50 Meter steil abfällt. Wir fahren den Dünenkamm entlang, um eine flachere Abfahrt zu finden, als der Sand plötzlich nachgibt. Der hohe Aufbau des Unimogs neigt sich bedenklich zur Seite und droht zu kippen. Alle springen aus dem Wagen, um ihn zu entlasten, und fangen wild an zu graben. Der Sand stiebt durch die Gegend und unmerklich, aber stetig, richtet sich der Wagen wieder in die Senkrechte auf. Die bisher kritischste Situation unserer Reise ist überstanden.

Wir graben eine Stunde lang eine Spur für die Unimogs und flachen den Dünenkrat etwas ab, damit die Wagen nicht kippen. Unser erfahrenster Fahrer bringt beide Unimogs heil herunter. Wir taufen die Düne „Ein-Stunden-Düne“. Nach zwei weiteren, anstrengenden Tagen mit zahlreichen kleineren Dünenüberquerungen, häufigem Einsanden und geringer Tageskilometerzahl erreichen wir die selten befahrene Piste von Taoudenni nach Terhaza.

In Taoudenni gibt es ein großes Straflager mit viel militärischem Wachpersonal. Unsere größte Sorge ist daher, Militär zu begegnen, denn

wir befinden uns im Sperrgebiet und dazu noch ohne Visum. Das Gebiet im Dreiländereck Algerien, Mali, Mauretanien wird von allen angrenzenden Ländern argwöhnisch beobachtet. Spanisch Sahara und Marokko sind auch nicht weit, und die von Algerien unterstützte Polisario wandert in diesem schwer zugänglichen Grenzgebiet immer noch hin und her.

Nach zwei Stunden nervenaufreibender Fahrt durch einen leichten Sandsturm erreichen wir den Rand des großen Beckens, in dem Terhaza liegen muß. Der Sandsturm tobt und gibt den Blick ins Tal nicht frei. Plötzlich hektische Aktivität im Wagen: Wildes Fuchteln und Deuten in Richtung des Beckenrandes. Schemenhaft erkennen wir Silhouetten von Kamelen im dunstigen Licht. Es müssen mehrere hundert Tiere sein. Gedanken an die berühmten Salzkarawanen schießen uns durch den Kopf, als wir ungeachtet der schlechten Piste mit Volldampf in Richtung Herde brausen. Wenige Minuten später sind wir am Rand der Talsenke und 14 Leute springen mit Kamearas bewaffnet aus den Wagen, um das unwirkliche Bild festzuhalten.

Mindestens 300 Kamele bewegen sich im grauen Licht des Sandsturms gen Terhaza. Wenige maurische Treiber begleiten die Herde. Trotz des schlechten Lichts werden viele Filme verschossen. Welch ein Erlebnis, fast ein Wunschtraum von uns: eine Kamelherde vor der versunkenen Salzstadt Terhaza.

Beinahe hätten wir gar nicht bemerkt, daß uns die Treiber auch entdeckt haben. Drei von ihnen nähern sich neugierig auf ihren Wüstenschiffen. Sie sprechen kein Französisch. Was wir heraushören ist, daß sie wohl nach Tindouf im äußersten Westen Algeriens wollen. Das sind mindestens noch 800 km durch die Wüste. Wir bedenken sie reichlich mit Geschenken: T-Shirts, Kulis, alte Jeans und sogar ein paar Sicherheitsschuhe mit Stahlkappen. Die Schuhe werden gleich angezogen, wahrscheinlich wird der neue Besitzer am Abend ziemliche Blasen an den Füßen haben.

Am nächsten Tag haben wir unser Ziel erreicht: die versunkene Salzstadt Terhaza. Bis vor vierhundert Jahren war diese Stadt die wichtigste Saline der westlichen Sahara. Hier starteten die berühmten Salzkar-



In der Oase Kerzaz finden wir mit den beiden Unimogs Ruhe und Wasser. Der Sonnenuntergang zeichnet ein prächtiges Farbenspiel auf die Dünen

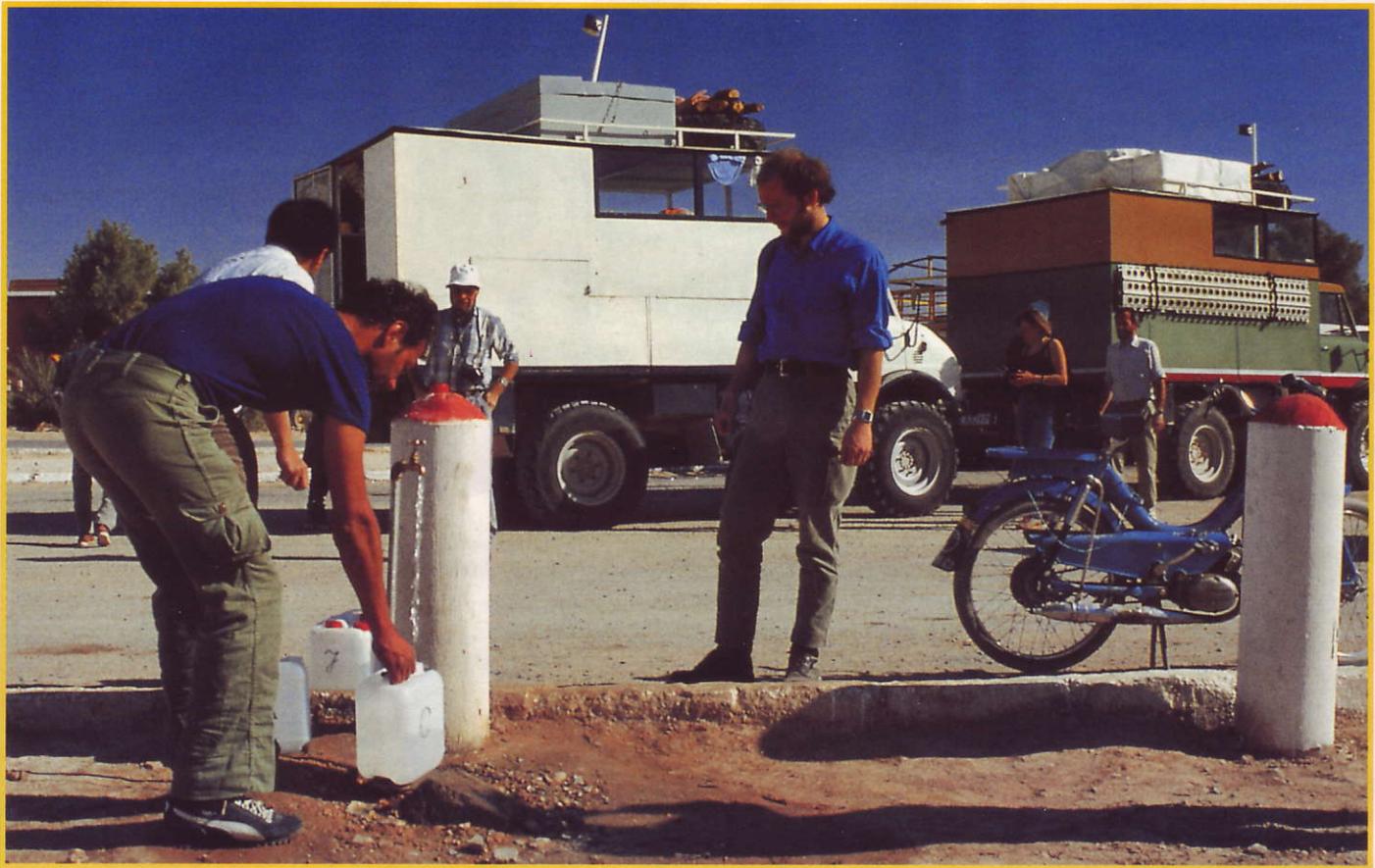


Für die Unimogs fast eine problemlosere Übung als für deren Besatzung: Dünenüberquerung im Erg Chech

wanen, die das lebenswichtige Salz nach Timbuktu und in den Süden brachten. Später übernahm Taoudenni die Funktion Terhazas. Noch heute werden dort einige tausend Salzplatten von Sträflingen produziert. Die Lebensbedingungen in den Salzminen der Sahara wurden schon von den ersten europäischen Afrika-reisenden als unmenschlich geschildert: Gluthitze, schlechtes salziges Wasser und harte Arbeit. Von der einstigen Bedeutung Terhazas ist nicht mehr viel zu erahnen. Die Nord- und Südstadt sind vom Sand zugeweht, nur noch einige Wachtürme ragen hervor.

Zwei Tage verbringen wir hier, graben einige Wohnungen aus und legen einen verschütteten Brunnen frei. Nach eineinhalb Metern stoßen wir auf salziges, trübes Wasser und können uns nach 10 Tagen erstmals wieder Körper und Haare waschen. Bei unseren Erkundungen der Umgebung stoßen wir am Rande des Talkessels auf Versteinerungen: auf jedem Quadratmeter Hunderte von Muscheln und Korallen, Teile von Straußeneiern sowie Pfeil- und Speerspitzen aus der Steinzeit. Solche Dinge werden in einigen Oasen auch von Kindern an der Straße zum Verkauf angeboten. Meist sind es aber billige Fälschungen.

Am Abend feiern wir das Errei-



In Adrar, auf dem Weg nach Reggane, bietet sich die letzte Möglichkeit für das Auffüllen der Wasserbehälter, bevor die Tanezrouft-Piste beginnt

chen unseres Ziels mit Bratwurst, Sauerkraut und einer Dose Bier für jeden. Noch lange sitzen wir bei nächtlichen Temperaturen um 20 Grad bei Tee und Rum zusammen.

Da unser Satellitennavigationsgerät ausgefallen ist, wollen wir den geplanten Weg durch die Dünen des Erg Chech nach Chegga in Mauretanien nicht wagen. So gelangen wir auf einer Route parallel zu den Dünenzügen des Erg Chech am Abend des zwölften Tages im Erg el Hamar wieder an die imaginäre Grenze Mali – Algerien. Die nächsten Tage müssen wir einige Male die Sandbleche auslegen, um kleine Dünen zu überqueren.

Wir haben längst den vertrockneten Salzsee Grizim passiert und müßten auf der Piste nach Bordj Fly Ste. Marie sein, einem algerischen Militärposten. Aber von einer Piste ist nichts zu sehen. Der Posten liegt in einem benachbarten Düental, wir wissen nicht einmal, ob er überhaupt besetzt ist. Trotzdem treffen wir Vorsichtsmaßnahmen, um für unangenehme Fragen über das „Woher“ gewappnet zu sein: Wir befinden uns auf einer in den Karten als „piste interdite“ bezeichneten Strecke. Alle Tagebücher und schriftlichen Aufzeichnungen, die unsere Route verraten könnten, werden tief



Reifenpanne auf der Tanezrouft-Piste: Doch der Wechsel ist dank Ersatzreifen auf Felge schnell erledigt



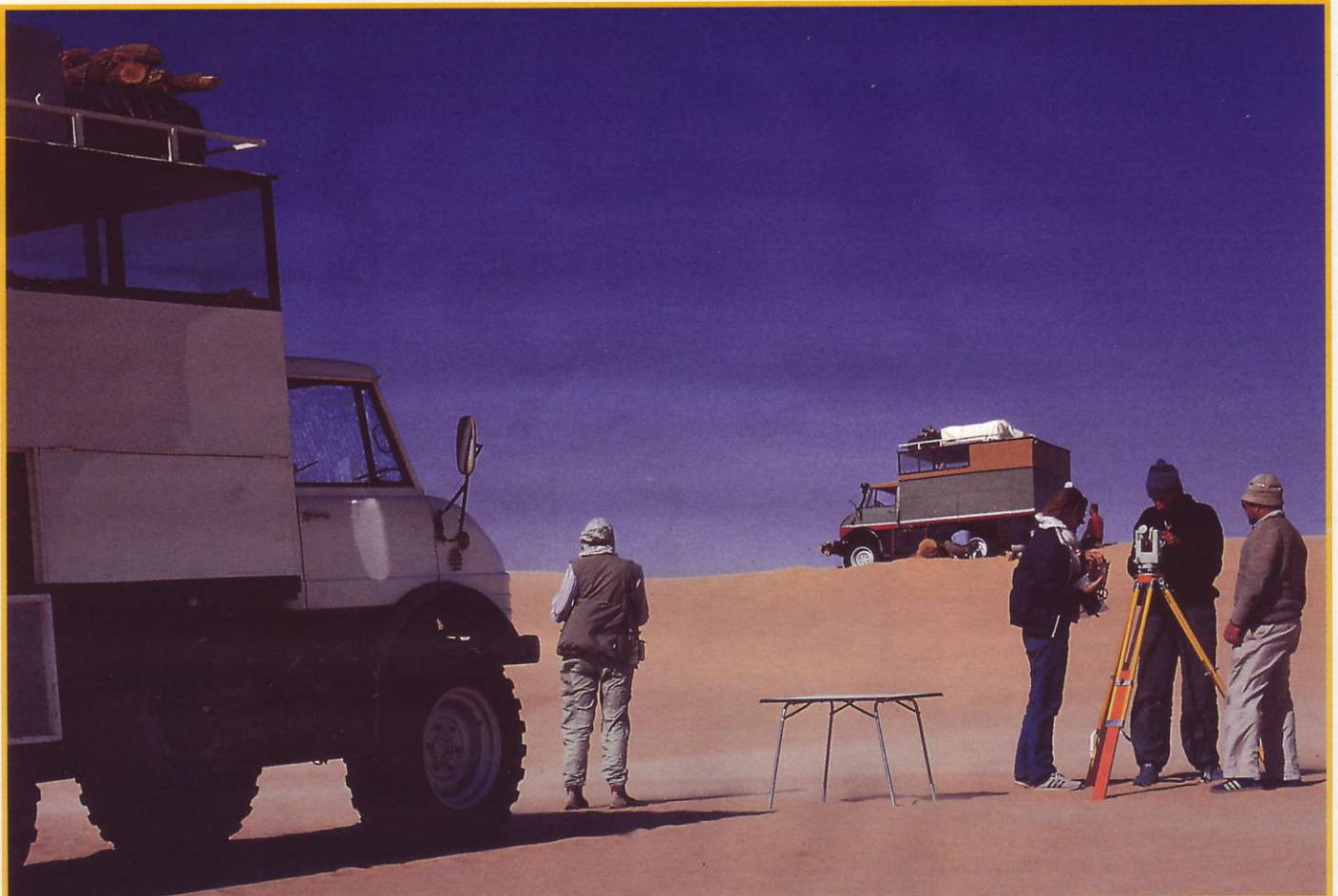
Ins Spiel vertieft, aber auch an der Kamera interessiert sind die einheimischen, algerischen Kinder

im Innern der Unimogs versteckt.

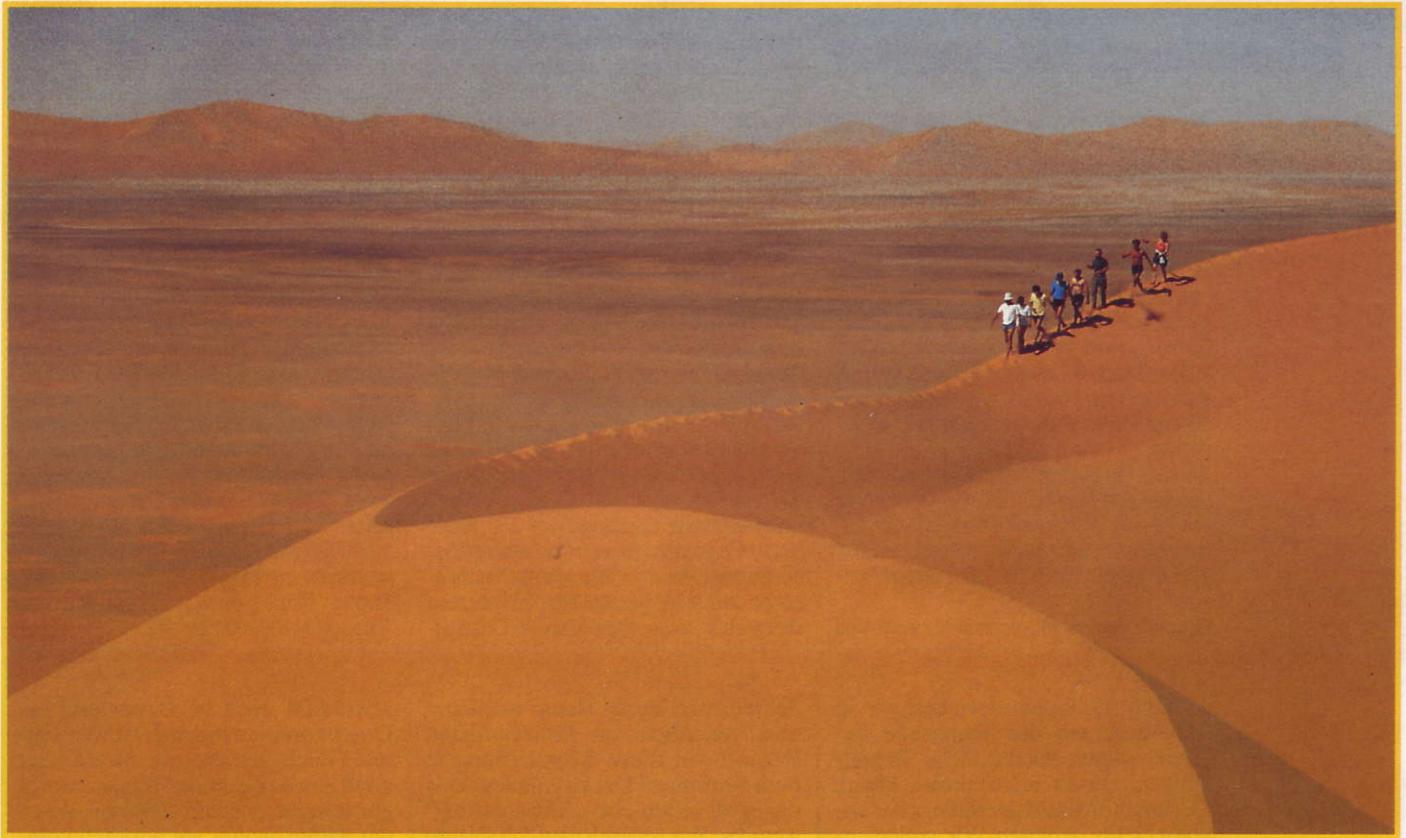
Noch immer ist nichts von einer Piste zu erkennen. Wir versuchen immer am Dünenrand im Sand zu fahren, um das Fahrwerk zu schonen. Aber dann verläuft sich der Sand. Rechts eine 150-Meter-Düne und vor uns eine Granitebene mit größeren und kleineren Brocken. Wir versuchen sie zu queren, aber nach wenigen Kilometern kehren wir um, da kein Ende abzusehen ist. Die Ebene ist beinhart und wir kommen nur im Schrittempo voran. Unsere Schraubenfedern knallen bedenklich bei den harten Schlägen: Eine Tortur für die Wagen und auch für uns.

Wir fahren zurück und versuchen es auf der anderen Seite des etwa 5 km breiten Dünentals. Dabei entdecken wir einen Nomadenbrunnen, der in unseren Karten nicht verzeichnet ist. In fast 3 Metern Tiefe ist reichlich Wasser, aber wir riskieren nicht, es zu probieren.

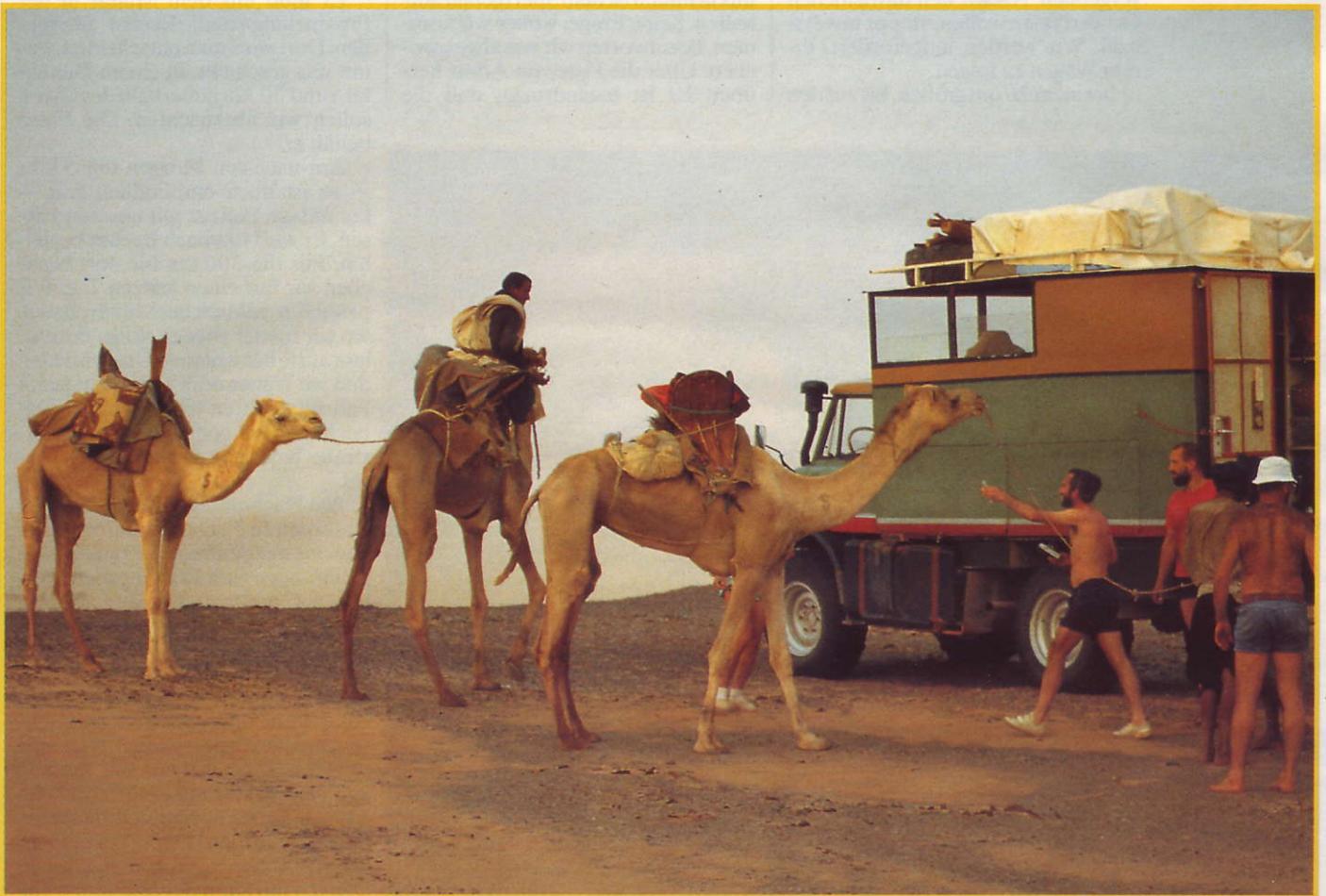
Immer häufiger sehen wir Kamelspuren und vereinzelt auch kleine Kamelherden von Nomaden. Erste Anzeichen, daß wieder Menschen in der Gegend sind. Vegetation taucht auf: Weißblühende Ginsterbüsche und seltsame Sukkulenten, die von Ferne wie kugelförmige Felsen in der Landschaft anmuten.



Mit dem Theodoliten bestimmen wir im Erg Chech unseren genauen Standort, um das richtige Dünental für die Weiterfahrt zu finden



Ein prächtiges Farbenspiel und ein grandioser Weitblick eröffnet sich dem Wüstenreisenden: Eine Dünenlandschaft in Mali im Sonnenlicht



Nördlich der versunkenen Salzstadt Terhaza treffen wir auf eine kleine Gruppe maurischer Kameltreiber mit ihrer 300 Tieren starken Herde

Informationen: Algerien, Mali

Allgemeines: Bei einer Tour wie der beschriebenen sollte man bedenken, daß das Grenzgebiet zwischen Algerien und Mali zum Teil offiziell als Sperrgebiet gilt. Das Gebiet im Dreiländereck mit Mauretanien, auch noch Spanisch Sahara und Marokko wird von Polizei- und Militärpatrouillen kontrolliert. Strecken, die auf der Karte mit „piste interdite“ gekennzeichnet sind, sollte man daher meiden. Da die Lebensmittel- und Wasserversorgung äußerst knapp ist, tut man gut daran, sich mit ausreichenden Vorräten, besonders vor wenig besiedelten Streckenabschnitten, einzudecken.

Anreise: Per eigener Achse über Frankreich, Spanien und Marokko (zeitintensiv); Fähren von Italien oder Frankreich sind schneller, bequemer, aber auch teurer (Marseille—Algier, 2- und 4-Bettkabinen, 19—22 Stunden Fahrzeit).

Einreise: Sowohl für Algerien als auch Mali

benötigen Bundesbürger je ein Visum, das 60 bzw. 30 Tage gültig ist. Man erhält die Visa bei: Botschaft der demokratischen Republik Algerien, Rheinallee 32, 5300 Bonn 2, Tel. (0228) 82070; Botschaft der Republik Mali, Basteistr. 86, 5300 Bonn 2, Tel. (0228) 357048/49. Frankierten Rückumschlag und Reisepaß nicht vergessen. Man braucht den internationalen Führerschein, ein internationaler Kfz-Schein verkürzt die Wartezeiten an den Grenzen. Impfpfaß mit Gelbfieber- und Choleraimpfung sowie grüne Versicherungskarte sind ebenfalls empfehlenswert.

Klima und Reisezeit: Für Europäer angenehme Temperaturen herrschen zwischen Oktober und April: etwa 20 bis maximal 35 Grad. Vor allem im Dezember und Januar wird es nachts empfindlich kalt: bis zu minus 10 Grad im Extremfall.

Übernachtung: Campingplätze und kleine Hotels/Pensionen gibt es in fast allen größeren Städten. Bei einer Tour wie der beschriebenen wird „wild“ gezeltet oder im Fahrzeug übernachtet, in der Nähe kleinerer Ortschaf-

ten sollte man zuvor die lokale Polizei um Erlaubnis fragen bzw. sich anmelden.

Benzin: Auf wenig befahrenen Strecken immer ausreichenden Treibstoffvorrat mitführen! Benzin kostet ca. 0,30 DM, Diesel 0,15 DM (Schwarzgeldkurs).

Reisekosten: In Algerien 1000 DA (Dinar) Zwangsumtausch; die malische Währung ist der Franc zu 100 Centimes. Während in Algerien Reiseschecks, Kreditkarten und z.T. auch Eurochecks zumeist problemlos akzeptiert werden, ist der Umtausch in Mali damit schwierig.

Literatur: Ursula und Wolfgang Eckert, „Richtig Reisen“ — Algerische Sahara, DuMont Buchverlag Köln; TCS/Därr, Reise know-how „Durch Afrika“, Därr Expeditionsservice GmbH München; Kulturreiseführer Sahel, DuMont Buchverlag Köln.

Karten: IGN-Karten 1:1 Mio; IGN-Algerien 1:200000 und 1:500000 (bei Expeditionsausrüstern zu haben); Michelin Nordwest-Afrika 1:400000, Nr. 153; Michelin Algerien-Tunesien 1:1000000, Nr. 172.

Nach 13 Tagen erreichen wir in Tabelbala, wo die Teerstraße beginnt, wieder menschliche Behausungen. Dieser unattraktive, kleine Ort am Nordrand der Sahara hat absolut nichts zu bieten: Wir wollen unsere Frischobstvorräte auffüllen — vergeblich. Als wir den unwirtlichen Ort verlassen wollen, stoppt uns Polizei. Wir werden aufgefordert, ihrem Wagen zu folgen.

In einem 20 qm großen, bis auf den

Schreibtisch leeren Raum empfängt uns freundlich ein Polizeioffizier. Ihm scheint diese Abwechslung in dem eintönigen Ort zu gefallen. Uns dagegen gefällt die „Abwechslung“ weniger: Wir müssen nämlich unsere Pässe abgeben. Wir hören, daß wir uns in militärischem Sperrgebiet aufhalten. Seine Frage, woher wir kommen, beantworten wir wie abgesprochen: Über die Piste von Adrar herüber. Er ist beeindruckt, daß die

überhaupt noch befahrbar und ein Durchkommen möglich ist. Wir hätten Glück gehabt: die Strecke sei noch aus der Zeit des Algerienkrieges vermint, deshalb verboten. Wenn der wüßte, woher wir wirklich kommen!

Er muß uns dem Militär in der Provinzhauptstadt Bechar übergeben. Dort wird man entscheiden, was mit uns geschieht. In einem Dünental, rund 20 km außerhalb des Ortes, sollen wir übernachten. Die Pässe behält er.

Am nächsten Morgen um 5 Uhr — es ist noch empfindlich kalt — kommt ein Polizist mit unseren Pässen. Er wird uns nach Bechar begleiten. Für die 300 km bis dort brauchen wir fast einen ganzen Tag. Wir passieren zahlreiche Militärposten, wo wir immer wieder einige Formulare ausfüllen müssen. Uns wird klar, daß wir früher oder später auf jeden Fall aufgegriffen worden wären. Dabei hatten wir gedacht, auf der Teerstraße bewegten wir uns wieder legal.

Am Nachmittag erreichen wir die Kasernen in Bechar. Während zwei von uns mit den besten Französischkenntnissen zum Verhör gehen, warten wir anderen bei den Wagen. Nach zwei Stunden kommen die beiden zurück, die Daumenflächen noch blau von der Farbe für die Fingerabdrücke: Aber unsere angegebene Route und unsere vorgetäuschte Unwissenheit scheint man uns „abgekauft“ zu haben. Wir müssen alle eine Erklärung unterschreiben, daß wir korrekt behandelt (nicht gefoltert?) wurden. Dann bekommen wir die Pässe zurück und können weiter. Nun kann der erholsame Teil unserer Reise beginnen.



In der Oase Kerzaz sind wir nicht die einzigen, die sich ausruhen wollen und ihre Wasservorräte ergänzen