

Einen Tag und 380 km weiter haben wir unseren Erfahrungsschatz um eine weit verbreitete afrikanische Straßenqualität erweitert: die berühmte Wellblechpiste. Mit durchhängendem Dach und einem ruinierten hinteren Stoßdämpfer trudeln wir durchgeschüttelt in Tamanrasset, der größten Oase Südalgeriens, ein. Die nächsten zehn Tage verbringen wir in „Tam“, wie die gefällige Tuareg-Oase liebevoll genannt wird, auf einem lässigen sandigen Hinterhof-Campingplatz. Hier machen sich die vielen Reisenden vor dem eigentlichen Wüstentrip gegenseitig Mut, sitzen bis tief in die Nacht beisammen, bringen ihre Fahrzeuge noch mal auf Vordermann und bilden für die kommende Strecke Allianzen. Von Tam fahren die wenigsten allein weiter; stattdessen bilden sich kleine Zweckgemeinschaften, die die folgende Strecke im Konvoi bewältigen.

Denn zwischen Tamanrasset und Arlit in der Republik Niger liegt eine echte Herausforderung; ein Abenteuer, das bei falscher oder mangelhafter Durchführung rasch gefährlich wird. Angeblich fordert die Strecke jedes Jahr zahlreiche Todesopfer – hängen gebliebene Autoschieber ohne Wasservorräte, deren Rostlauben auf dieser Sand- und Geröllstrecke endgültig auseinander fallen; Verirrte, die nur irgendwo einmal falsch abdriften und die Hauptpiste nicht mehr finden; Abenteuerer, die absichtlich abseits der Spuren in die jungfräulichen Dünen jagen, dort aber verunfallen, sich hoffnungslos im Tiefsand festfahren, ihren Sprit verlieren oder wegen irgendeines Autoschadens verschütt gehen...

Unten: Die Märkte sind überall interessant



Oben: Zufallsbegegnung mit deutschem Motorradgespann.
Unten: Vorbereitungen für die Saharadurchquerung auf dem Campingplatz von Tamanrasset



DER SAHARA-TRANSIT VON TAMANRASSET NACH ARLIT

Die Strecke ist 658 km lang und führt durch das fast unberührte Niemandsland zwischen Algerien und Niger. In den 1980er Jahren, der Hochzeit des Sahara-Selbstfahrertourismus und der Autoschieberei, entwickelt sich die Route Tamanrasset – Arlit / Agadez zur wichtigsten Transitstrecke durch die Sahara. Praktisch jeden Tag ziehen hier Fahrzeugkonvois von Norden in den Süden. Jeder Reisende muss sich bei der Polizei in Tam abmelden, danach ist er sich selbst überlassen. Anfangs gibt es noch ein paar Kilometer Asphalt, dann verläuft sich die Straße zur Piste mit sehr wenigen, schlecht sichtbaren Wegweisern. Es mehren sich ausgedehnte Sandfelder, die umfahren werden müssen, wobei sich die Spuren immer öfter verzweigen und kreuz und quer verlaufen. Es scheint, als suche sich jeder seine eigene Spur. Sand und Dünen soweit man blicken kann! Man fährt schnell mit hoher Drehzahl, um den Wagen nicht im Widerstand des Sandes

schwierig ein Durchkommen für normale Pkw und lädierte Schrottautos ist, veranschaulichen die erschreckend vielen Autowracks entlang der Strecke. Links und rechts immer wieder versandete Wracks, erbarmungslos sandgestrahlt vom Saharawind, stumme Zeugen der menschlichen Niederlagen gegenüber der Sandwüste. Für die nach ihnen Reisenden werden solche Autowracks zur Orientierungshilfe. Wo sich die Wracks häufen, liegen unmerkliche, aber gefährliche Steigungen und lange Sandfelder. Während sich die Fahrer auf Drehzahl und Weichsandpassagen konzentrieren, obliegt dem Beifahrer die Navigation. Auf dieser Strecke kommt der Kompass zum Einsatz, außerdem gilt es, die Orientierung zu behalten. Denn die Spuren driften zusehends auseinander, und die Strecke, deren äußere Ränder im Kilometerabstand durch Fässer mit aufgesteckter Eisenstange markiert werden, wird stellenweise bis zu 5 km breit.

abzuwürgen. Die meisten Fahrer entwickeln dabei eine regelrechte Euphorie; es ist ein irres Gefühl, so über den Sand zu rasen. Dann kommen die Laouni-Dünen. Hohe, majestätische Dünen und fiese, unscheinbare Weichsandstellen. Der Horror für schwach motorisierte Fahrzeuge ohne Allrad und Bodenfreiheit. Es verlangt die volle Konzentration bei der Wahl der Spuren im Sand, denen man folgt. Umfahrung nach Umfahrung; eine falsche Entscheidung und schon steckt man fest. Wie

Die Fahrzeugcrew muss einen kühlen Kopf behalten und wissen, ob man sich westlich oder östlich der Markierungen aufhält. Gelegentlich zweigen Pisten von der Hauptspur ab, die meisten davon sind verbotene militärische Strecken, auf denen man spielend verloren gehen kann. Nach einer Fahrt von 416 km gerät der erfolgreiche Sahara-Durchquerer an den einsamen Militärposten In Guezzam. Hier wickeln Zoll- und Polizeibeamte die Ausreise aus Algerien ab; nach strengen Maßstäben und

Dienstzeiten, die für eine Ausreise nicht selten mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Danach stemmt sich die große Wüste im Niemandsland noch einmal mit aller Kraft und sehr viel Weichsand gegen die Autofahrer, ehe diese nach 30 km den ersten Posten Nigers, die Garnison Assamaka, erreichen. Zwei Baracken unter einem einsamen Wüstenbaum und die absurde Macht des Bürokratismus. Unter den Autoreisenden kursieren verschiedene Hypothesen, zu welcher Tageszeit man hier am besten aufschlagen sollte, um die Beamten bei Laune zu halten und weniger als einen geschlagenen halben Tag für die Formalitäten ansetzen zu müssen. Danach hat man zwar frische Stempel im Pass und ist geduldeter Gast eines neuen afrikanischen Staates, an den Reisebedingungen ändert dies jedoch erstmal nichts. Wieder die einsamen Orientierungsfässer, die wechselnden Wellblech- und Weichsandstellen, die vielen Dünen-Umfahrungen.

Nach etwa hundert Kilometern folgt zur Abwechslung ein schwierig zu durchquerendes Trockenflussbett. 212 km südlich von Assamaka dann die vermeintliche Erlösung, die Rückkehr in die Zivilisation in der Siedlung Arlit. Erste Touristenpflicht: Anmelden bei der Polizei, die die Pässe einzieht und erst gegen den Beleg einer nigerschen Autoversicherung wieder aushändigt. Dann zum Mini-Campingplatz. Die Toiletten sind auch für abgehärtete Naturen unzumutbar. Privatsphäre gibt's auch nicht; die Einheimischen gehen davon aus, dass wirklich jeder, der hier einfährt, sein Auto und das komplette Inventar verkaufen will, und sie belagern die Ankömmlinge ausdauernd. Doch es gibt immerhin kaltes Bier in Arlit und die Gewissheit, dass man die Saharadurchquerung bewältigt hat.



So weit sind wir aber noch nicht; wir lassen uns Zeit in Tamanrasset. Genießen die spezielle Atmosphäre eines sandverwehten Außenpostens. Warten vier Stunden im Telegrafentamt, bis eine Leitung nach Hause hergestellt wird, aber dann ist niemand zu Hause. Wir treffen hier auch Simon und Susanne wieder, die in der zweiten Nacht auf dem Campingplatz bestohlen werden. Alle Motorradersatzteile sind weg. Auf dem Markt und in den windschiefen Läden versuchen wir gemeinsam, einige wirklich notwendige Teile nachzukaufen. Was wir nicht auftreiben können, lassen sie sich von zu Hause schicken. Weil das ein paar Tage dauern wird und Simon heute Geburtstag hat, unternehmen wir zu viert eine Spritztour ins Hoggar-Gebirge. 82 km steinig-sandige Bergstrecke bis auf den 2726 m hohen Gipfel des Assekrem. Für die beiden Motorradfahrer eine Traumstrecke;

unser überladener „Wüstencruiser“ jedoch ächzt und schaukelt und setzt ständig auf; bald geht es nur noch im Schrittempo weiter. Bergwelt und Piste werden immer zerklüfteter. Wir müssen mehrmals die Piste präparieren, Felsbrocken aus der Spur rollen und Sand abtragen. Mal gerät der Bus in schwankende Schiefelage, mal hängt ein Rad frei in der Luft.

Auszug aus Brief Nr. 3 an die Familie:

„...Ich glaube, ich mache drei Kreuzzeichen, wenn wir erst mal die Sahara durchquert haben. Mit dem VW-Bus ist es wirklich unheimlich anstrengend zu fahren, viel schlimmer, als wir ahnten. Aber wahrscheinlich denkt man hinterher umso lieber an diese Strapazen zurück...“

ren, Felsbrocken aus der Spur rollen und Sand abtragen. Mal gerät der Bus in schwankende Schiefelage, mal hängt ein Rad frei in der Luft.



Bilder dieser Doppelseite: Szenen am Assekrem im Hoggar-Gebirge

