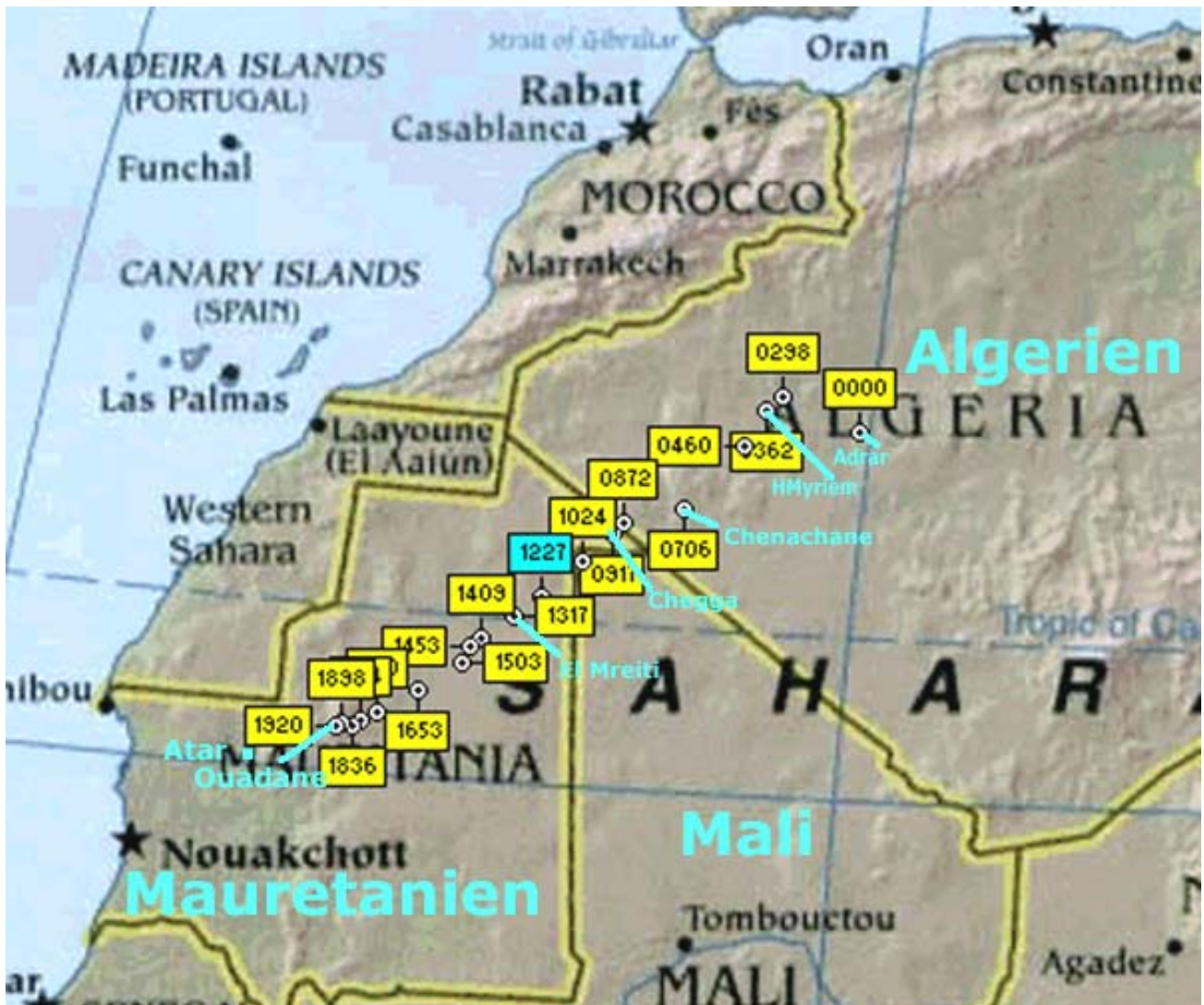


## Die grosse Wüstentour 1994

Mit dem Mitsubishi L300 4x4 von Algerien nach Mauretanien durch den Erg Chech, 2200 km Wüste von Adrar nach Atar.



In der obigen Karte sind einige Wegpunkte eingezeichnet, die auch im Text erwähnt werden.

**Sommer 1994:** Wir sind auf der Suche nach neuen interessanten Zielen in der Sahara. Schon häufig hatten wir uns beim Betrachten der alten Michelin-Karte 153 (später 953) gefragt, was sich wohl hinter *Bordj Fly St. Marie*, *Chegga* und *Chenachane* in den Wüstengebieten westlich des *Grand Erg Occidental* verbirgt und begannen, uns aus spärlichen Informationen einen Überblick über die Machbarkeit einer Wüstentour in diese Gebiete zu verschaffen.

Zufällig lernen wir dann im Lauf unserer Vorbereitungen Sigi und Christine (☩) kennen, die genau diese Tour ein Jahr vorher mit ihrem Unimog gemacht hatten. Von ihnen bekommen wir wertvolle Infos und beschliessen, Ende des Jahres von Algerien durch den *Erg Chech* nach Mauretanien zu starten.

Die zu bewältigenden Aufgaben für diese Riesentour sind umfangreich, liegen doch zwischen dem algerischen *Adrar* (0000) und dem mauretanischen *Atar* rund 2200 Wüstenkilometer ohne jede Versorgung, mit Ausnahme von Wasser aus mehreren Brunnen.

Offiziell gibt es keine Genehmigung der algerischen Behörden für die geplante Strecke, so gehen uns auch in Bezug auf diese Dinge so einige Fragen durch den Kopf.



Anreise über Tunis, Parkplatz beim Hotel Amilcar

Wir freuen uns, dass sich unsere Reisefreunde Dorly und Wolfgang aus der Schweiz entschlossen, die Reise gemeinsam mit uns zu unternehmen.

Wir werden mit unserem *Mitsu*, dem L300 4x4 fahren; W.u.D. mit ihrem Iveco Daily 4x4 mit Wohnaufbau.

04.12.1994

Wir sind in Tunesien! Nach ruhiger Überfahrt mit der *Habib* und problemloser Einreise übernachteten wir auf dem Parkplatz beim *Hotel Amilcar*, den wir schon kennen und wo wir heute noch weitere Saharafahrer antreffen. Das Hauptproblem ist der mitzuführende Treibstoff, den wir in 30 Liter Plastikkanister und 2 Tanks füllen werden. 430 Liter Diesel, dazu Wasser und Vorräte muss der kleine *Mitsu* mit seinem zulässigen Gesamtgewicht von nur 2400 kg schleppen, eine Aufgabe, die er bravourös meistern wird. Wasser- und Dieselkanister sind durch Spannriemen gesichert.



W.u.D. verfügen über mehr eingebauten Tankraum, werden aber noch einige Kanister auf dem Dach verstauen müssen.

*Etwas Geschichte:*

*Im Zuge der Kolonisierung Nordafrikas begannen die Franzosen ihr erstes Fort in Ghardaia 1883 zu bauen, gefolgt von den Forts (Bordj) Ouargla; Touggourt; Debilah; El Oued und El Golea. In der westlichen Sahara entstand zwischen 1902 und 1934 eine neue Linie befestigter Forts mit Chegga und Violette (Fly St. Marie) als wichtigsten, verloren in der Einsamkeit des Erg Chech (Erg=Sandwüste, rund 20% der Sahara).*

Historische Plätze in der Sahara haben uns schon immer sehr interessiert und ihren eigenen Reiz ausgeübt. Vor unserem geistigen Auge entstehen Bilder vom einsamen Soldaten, der an seine Familie im fernen Frankreich denkt, auf Wache in einer strengen Umwelt, die keine Fehler verzeiht.

4.12.1994

Weiter geht es über *Touggourt, Ouargla, El Golea* nach *Timimoun*, wo wir sämtliche Behälter mit Wasser und Diesel füllen. Abends sind wir im *Hotel Gourara*, hier wird gerade ein Spielfilm gedreht und wir können Aicha im goldbesetzten Kleid bewundern.

09.12.1994

In *Adrar (0000)*, dem Ausgangspunkt unserer Wüstenstrecke, tanken wir noch etwas nach und starten dann in Richtung Wüste. Der Einstieg in die alte Kolonialpiste Richtung *Bou Bernous (Bord Fly St. Marie)* ist leicht zu finden und erweist sich anfangs als einfach zu fahren, bis wir an die ersten kleinen Sandverwehungen kommen, die sich über die Piste gelegt haben: Der Iveco bleibt völlig unerwartet stecken und wir müssen bald feststellen, dass der Allradantrieb nicht funktioniert.

Glück im Unglück, dass wir noch nicht weit von der Teerstrasse entfernt sind. Zurück in Adrar gelingt es Wolfgang in einer primitiven Werkstatt den konstruktionsbedingten Fehler im Zwischengetriebe mit eigenem Werkzeug zu reparieren.





Wolfgang steckt, Allradantrieb defekt

12.12.1994

Zurück auf der Piste, kommen wir gut voran und tauchen bald in die ersten herrlichen Dünengebiete ein, zwischen denen die Piste sich weiter gut befahrbar dahin schlängelt. Beim *Hassi Myriem (0362)* endet die gut ausgebaute Strecke und Sandverwehungen, glatte Reg-Strecken und sehr wellige Abschnitte wechseln sich ab.

13.12.1994

Wir wissen nicht, ob das alte Fort *Fly St. Marie* wieder durch algerisches Militär in Gebrauch ist und wollen das auch auf dem Hinweg lieber nicht näher untersuchen, zu gross ist doch die Gefahr, zur Rückkehr gezwungen zu werden.



Hassi Myriem

*Wieder etwas Geschichte: Der Platz, an dem Bord Violette (später Bord Fly St. Marie) (südlich 0460) am Hassi Bou Bernous (Hassi=Brunnen) 1927 entstand, wurde am 14.11.1904 durch Hauptmann Flye Sainte Marie auf einer Erkundungstour entdeckt, die aus insgesamt 96 Personen bestand, hauptsächlich Chambas, für die diese Gegend totales Neuland war. Erst über 20 Jahre später, im Januar 1927 machte sich eine Kolonne von 50 Maurern und 300 Kamelen von Timimoun aus auf den 600 Kilometer langen Weg in die Einsamkeit, eskortiert von 100 berittenen Soldaten. Der Bau des Forts machte zwar gute Fortschritte, wurde jedoch von tragischen Zwischenfällen überschattet: Im Juli verirrte sich eine Gruppe von 15 Arbeitern, begleitet durch 3 Meharisten, in den Dünen. Alle verdursteten, ihre Leichen werden erst 3 Monate später gefunden. Schon im August folgt dann eine Skorbutepidemie, denen etliche Arbeiter und Meharisten (berittene Soldaten) zum Opfer fielen.*



Schon rund 30 Kilometer vor dem Fort biegen wir von der Hauptpiste nach Westen ab, um nicht entdeckt zu werden, und folgen einem parallel verlaufenden *Gassi* (Dünental) westlich, so dass wir das Fort in ca. 12 km Entfernung passieren. *Was wir heute noch nicht wissen können:*

*Auf der Rückfahrt am 25.1.95 wird uns algerisches Militär hinter den Dünen aufsuchen und ins Fort zum Frühstück einladen. Fotos sind leider nicht erlaubt*

Links: Brunnen von Chenachane

Offenbar hat man uns nicht bemerkt, denn unbehelligt erreichen wir noch am selben Tag *Chenachane (0706)* mit seinem Brunnen, umgeben von saftigem Grün, sowie dem alten Flugplatz von 1943.

15.12.1994

Die Piste Richtung *Chegga* ist schon seit 1933 balisiert, heute aber oft schlecht zu erkennen, manchmal auch in der Karte nicht korrekt eingezeichnet. Wir suchen uns den besten Weg, kommen gut voran. Meistens ist der Untergrund mit kleinen Steinen bedeckt (Reg), oft aber mit größerem Geröll. Wir sind begeistert von der vielfältigen Landschaft aus Dünen, Fels und weiten Ebenen.



*Nomadendepot neben der Piste*



Flugfeld der Polisario

Bei (0872), kurz vor der mauretanischen Grenze, passieren wir ein beschriftetes Flugfeld der Polisario, der Befreiungsorganisation für die Westsahara.

Am Nachmittag dann der erste Blick auf *Chegga (0917)*, dieses imposante Bordj mit seinen markanten Kuppeln und dem Flugplatz oben auf dem Plateau, der seit 1943, wie *Chenachane*, in das saharische Flugstreckennetz eingebunden war und in unserem alten Shell-Führer von 1948 beschrieben ist.



Abfahrt nach Chegga

Dieser Führer ist eine echte Rarität und äusserst interessant:

Jeweils auf einer Seite ist in einer Spalte die Streckenbeschreibung für Automobile, in der anderen für Flugzeuge, einschliesslich der Flugplätze mit ihren technischen Einrichtungen und Versorgungsmöglichkeiten; ausserdem die Streckenbalisierung (Markierung) beschrieben.





In *Chegga* (0917) richten wir uns im weitläufigen Innenhof häuslich ein und streifen in der grossen Anlage umher. 938 Km sind wir bereits seit Adrar gefahren. Neben den Mannschaftsräumen finden sich u.a. hübsche Offiziersunterkünfte mit offenem Kamin, sowie die Bar, dessen Front ein aus Kronenkorken geformter Anker verziert.



In Chegga. Vorn D.u.W., Bernd repariert Treibstoffpumpe



Bar mit Anker aus Kronenkorken



Hier haben wir nun Zeit, einige Dinge zu erledigen: Ich repariere die Treibstoffförderpumpe für den Zusatztank, wir duschen und Dorly backt leckeres Brot.

16.12.1994

Während wir bis *Chegga* relativ gut voran gekommen sind, folgen wir bei der Weiterfahrt zum Brunnen *El Mzereb* offenbar nicht der optimalen Piste, die wohl auf dem Plateau, ab Flugfeld, verläuft.

Wir bleiben, sicher auch wegen nicht ausreichend genauer Karten für diesen Abschnitt, unterhalb und müssen uns bald mit allerlei natürlichen Hindernissen, wie Salzpflanzen und felsigen Aufstiegen herumschlagen.

Froh sind wir dann später, als wir die Hauptpiste in einem kleinen Zipfel von Mali, wieder erreicht haben.

Gefährliche Salzpflanze





Wir übernachten neben der Piste, rund 58 km östlich des Brunnens *El Mreiti* (1409)

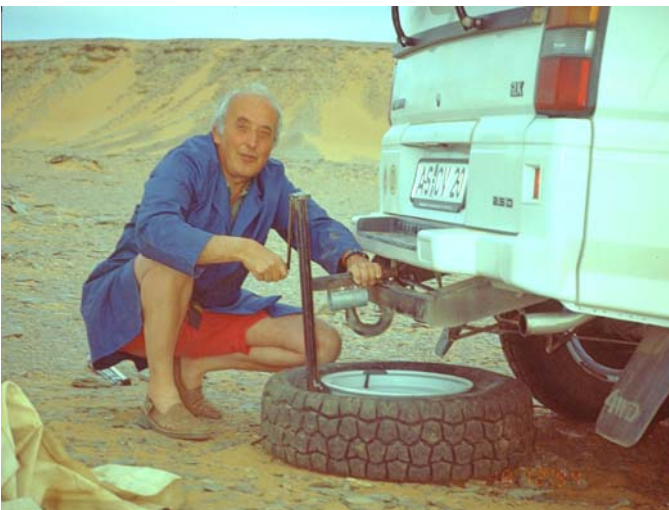
17.12.1994

Bei der Weiterfahrt gibt es wieder Probleme, die „richtige“ Piste zu finden, es ist keine markante „Hauptpiste“ zu erkennen. Zitat des Tages: *Ich kann nicht verstehen, wie man eine Piste, die man einmal gefunden hat wieder verlieren kann.*

Mit dem „Mitsu“ ereilt uns in einem Feld flacher, schieferartiger Steine ein besonderes Missgeschick, als ein Stein die Flanke eines neuen Pirelli-Reifens glatt durchschneidet, unreparierbar.



Hauptpiste undeutlich



Wir wechseln den Reifen an Ort und Stelle, benutzen auch unser neues Reifenabdruckgerät, das sich hervorragend bewährt

Der nächste Brunnen *El Mreiti* (1409) liegt in einer Ebene, umgeben von sattgrünem Gras. Wir rasten etwas und nehmen dann Kurs auf *Bir Amrane* (1453).



Links: Brunnen *El Mreiti* (1409)





18.12.1994

Schon gegen 10 Uhr sind wir, inzwischen 1457km von *Adrar* entfernt, bei *Bir Amrane (1453)* mehreren Brunnenlöchern, umgeben von einigen Nomadenhütten, die zurzeit unbewohnt und mit Ästen o.ä. verschlossen sind.

Alle Bilder: *Bir Amrane (1453)*, siehe Text

Durch Öffnungen können wir einen Blick auf das spartanische Innere werfen und uns vorstellen, wie sich das äusserst karge Leben hier abspielen muss.



Kein Mensch ist zu sehen, kein Tier ausser einigen Heuschrecken. Abseits der Brunnen waschen wir und füllen anschliessend unsere Wasserkanister auf. Hier zeigt sich einmal mehr, wie praktisch Kanister gegenüber fest eingebauten Tanks sind.







20.12.1994

Von *Bir Amrane* werden wir noch 468 Kilometer bis zur ersten Ortschaft in Mauretanien (*Ouadane*) fahren. Wir verlassen die Brunnenlandschaft auf breiten Spurenbündeln, die sich dann aber immer mehr verzweigen, häufig später aber wieder treffen. Anfangs fahren wir auf relativ festem Sand, dann folgen einige kleinere Dünenüberquerungen,

darauf ein grosses Gassi (Fläche zwischen Dünenzügen) mit Bewuchs, das aber häufig sehr steinig ist.



Dünenquerungen

Links:

Alte Spuren, die Bewuchs haben, weil sich hier das seltene Wasser sammelt



Wir sind nun nicht mehr sehr weit vom *Guelb er Richat* entfernt und treffen hier die ersten Nomaden mit ihren Tieren.







Ab und zu sehen wir unterschiedliche Pistenmarkierungen, manchmal die typischen Redjems aus aufgeschichteten Steinen, manchmal auch Fässer. In der Nähe eines solchen Redjems übernachteten wir heute.



21.12.1994

Auf mühsamer steiniger Piste mit Grasbüscheln sind wir heute nun am Kraterrand des *Guelb er Richat* angekommen, bei dem es sich laut Wikipedia (Link unter dem Bild) um *ringförmiges, kraterähnliches geologisches Gebilde* handelt. Wir fahren bis an den Kraterrand, können von hier aus gut ermessen, welche gewaltigen Ausmasse dieses Gebilde hat. Morgen wollen wir vielleicht die alte Festung Agoudir im Krater besuchen.

Blick vom Kraterrand

[https://de.wikipedia.org/wiki/Guelb\\_er\\_Richat](https://de.wikipedia.org/wiki/Guelb_er_Richat)







22.12.1994

Ziel ist die alte Festung *Agoudir* in Lehmbauweise, wir finden aber erst kurz vor *Oudane* eine passende Abfahrt und können dort problemlos hinunter in den Krater fahren. Über die Geschichte und Bedeutung dieses Bauwerks ist uns nichts bekannt. Nach einem kurzen Besuch steuern wir dann den ersten Ort an, *Oudane (1920)*, sind gespannt, ob es hier wegen

unserer ungewöhnlichen Einreise ins Land eventuell Probleme geben könnte. Als wir durch den ausgedehnten Palmenhain in den alten Ort einrollen, treffen wir bald auf die Gendarmerie, die es überhaupt nicht seltsam findet, dass wir aus nordöstlicher Richtung anreisen. „Kommt ihr aus Algerien?“ fragt der Mann und ist befriedigt, als wir bejahen. Immerhin haben wir ja das mauretanische Visum in unserem Zweitpass.



Alte Lehmfestung Agoudir

Es dauert nicht lange, bis wir hier in ein Haus eingeladen werden. Es gibt Hähnchen, Brot und Tee, alles gegen Bezahlung, und wir bekommen einen ganz guten Einblick in die Lebensweise der Leute hier. Schon vor dieser Einladung hatte uns ein anderer Angehöriger des Militärs durch den alten und neuen Ort geführt.

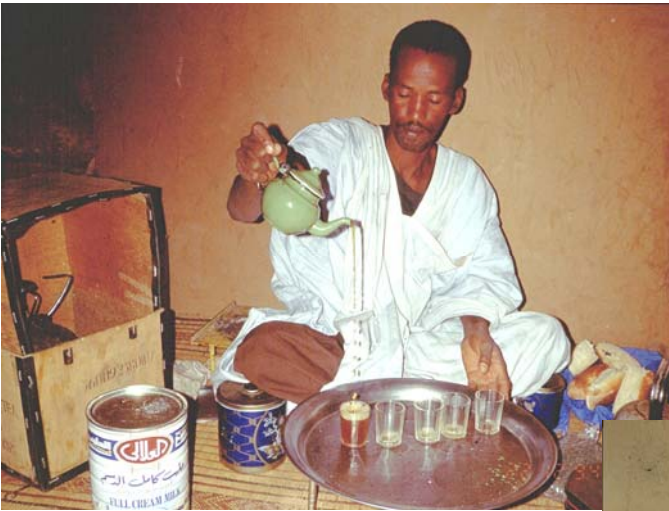


Das Bordj (Fort) von Ouadane

Der alte Ortsteil, wo auch unser Gastgeber wohnt







Ouadane, Teezeremonie

Bärbel lässt sich die Hände mit Henna verziern



23.12.1994

Vor der Weiterfahrt zeigt uns unser Gastgeber noch seinen gepflegten Garten, dann starten wir nach *Chinguetti*, dem alten Ort in Lehmbauweise, der berühmt für seine Bauten ist und ca. 110 km südöstlich von *Ouadane* liegt. Heute fahren wir nur bis ca. 10 km vor dem Ort, übernachteten in der Wüste.



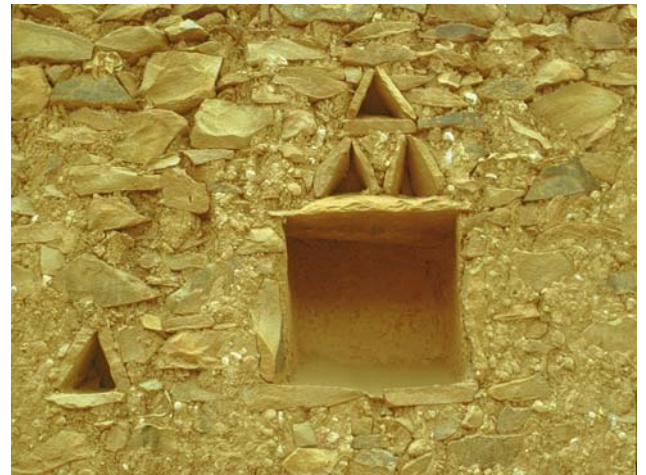
24.12.1994, Heiligabend  
Wir melden uns in *Chinguetti* bei der Polizei und lernen dann Ahmed kennen, Hotelbesitzer und *Tourismusmanager*. Ahmed tauscht für uns, verkauft uns teure Karten und kann auch sonst allerlei organisieren. Sein kleiner Bruder führt uns in die Stadt, die wir eigentlich nicht so interessant finden wie Ouadane mit seiner Ruinenstadt. Wir besichtigen Alt- und Neustadt. Überall die pure Armut, es wird viel gebettelt.

Chinguetti, Rundgang durch den Ort





Typische Bauweise in Chinguetti



Hübsches Mädchen mit Bruder





Später fahren wir weiter, schwenken ein auf die alte Piste zum Amogjar-Pass. Hier, kurz vor dem Pass, halten wir für die Nacht, feiern Weihnachten.



Unser Heiligabenddinner oberhalb des Amogjar-Passes.



25.12.1994  
Am nächsten Morgen, also am 1. Weihnachtstag, nehmen wir Kurs auf *Atar*, wo wir einige Dinge erledigen wollen. Zuerst geht es über den *Amogjar-Pass* steil runter in die Ebene.



Der alte Amogjar-Pass ist in üblem Zustand, besonders die Reifen tun uns Leid

Diese Strecke wird nicht mehr unterhalten, weil es inzwischen einen neuen, den *Eggenat-Pass* gibt, den wir später, wenn wir zum *Dhar Tichit* aufbrechen, auch noch mal befahren wollen.



**2184 km** haben wir seit Adrar hinter gebracht, als wir *Atar*, die Provinzhauptstadt, erreichen.

Die Stadt ist eine herbe Enttäuschung für uns, Bettler und Anmacher gibt es massenweise und so sind wir froh als wir Bank, Treibstoff und Telefon erledigt haben und wieder in der Natur sind.

Amogjar- Pass, das schlimmste Stück ist geschafft!

Unser Ziel, den *Erg Chech* von Adrar in Algerien nach *Atar* in Mauretanien zu durchqueren, haben wir nun erreicht. Wir freuen uns über unseren Erfolg und darüber, dass wir und die Autos OK sind. Nun denken wir darüber nach, ob und wie wir den Dhar Tichit, die extrem schwierige Strecke über Tichit nach *Nema*, befahren werden.

**Bemerkungen:** Dieser Reisebericht ist heute, im Juni 2016, nach Tagebuchaufzeichnungen und Daten von 1994 entstanden. Für die eingefügten Bilder wurden gerahmte Dias von Kodak CT18- Filmen mit einem Plustek-Scanner 7500i gescannt und mit Photoshop nachbearbeitet.

Wir hoffen, dass es uns gelungen ist, Reisefreunden die Grossartigkeit der Sahara und die besonderen Erlebnisse und Eindrücke einer solchen Fernreise nahezubringen.

Im Juni 2016, Bärbel und Bernd