

**Jochen Tholen**  
**Mit dem Borgward durch die Sahara**  
**8.045 Kilometer auf den Spuren des Bremer**  
**Wüstenforschers Gerhard Rohlfs**





In den Dünen der Sahara.

**Jochen Tholen**

# **Mit dem Borgward durch die Sahara**

## **8.045 Kilometer auf den Spuren des Bremer Wüstenforschers Gerhard Rohlfs**

**Mit 200 Abbildungen**

**Edition Falkenberg**

# Inhalt



Bildnachweis:  
Ulrich Heimann, Jochen Tholen, Wolfgang Wiezorek

Zitate auf dem Umschlag:  
oben: Rachid Boudjedra (1998, S. 28 und 81); unten: Otl Aicher (1982, S. 8 und 147)

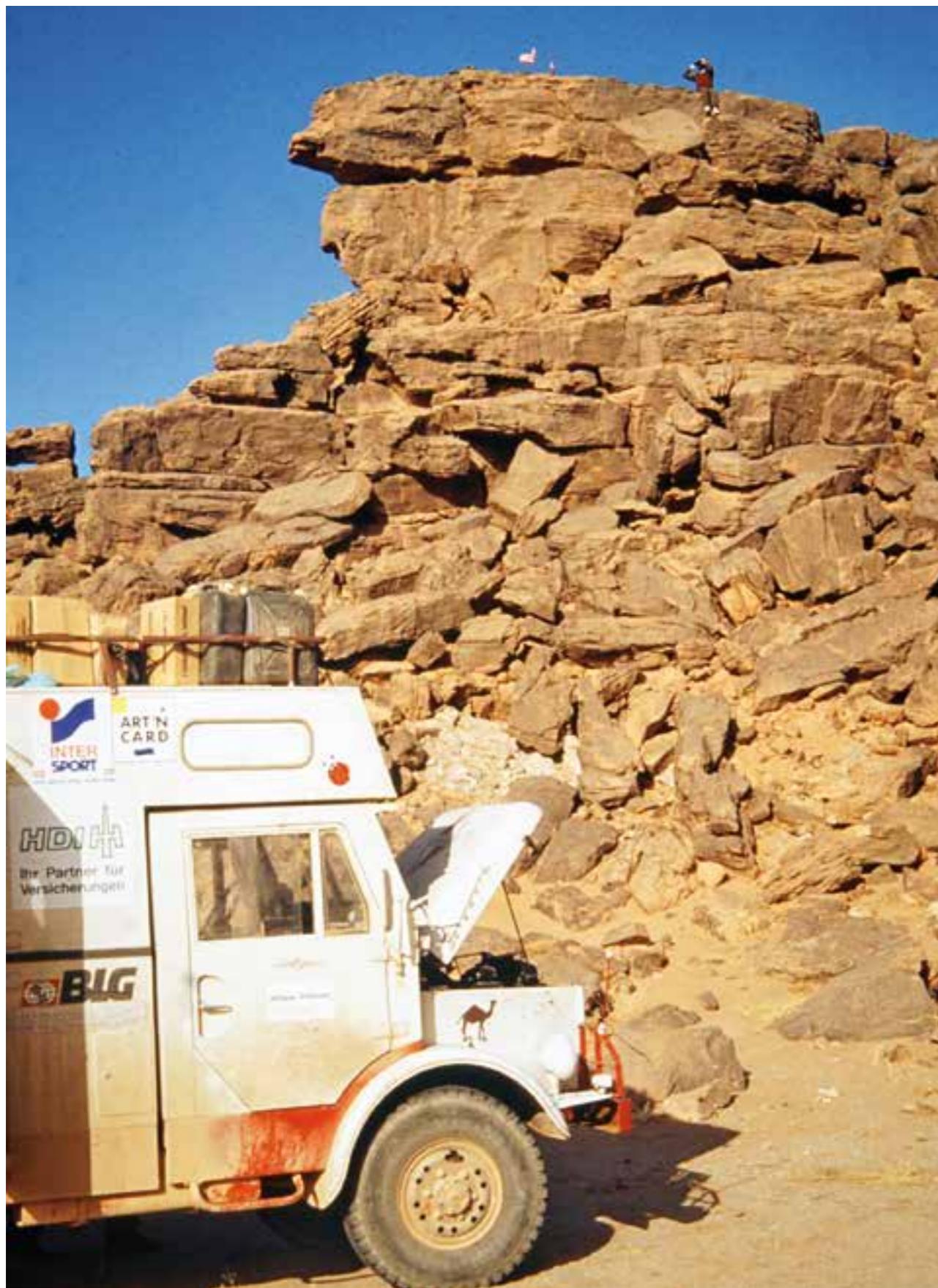
1. Auflage 2024  
Copyright © Edition Falkenberg, Bremen  
ISBN 978-3-95494-292-3  
[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

Abbildung auf dem Umschlag: In der Wüste kurz vor Sonnenuntergang (Abb. 24)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

Statt eines Vorworts .....	7
Der Streckenverlauf in Kurzform .....	12
Aber jetzt fängt die Expedition erst richtig an .....	15
25 Jahre später: Rückkehr als Wissenschaftler.	
Notizen aus dem heutigen Algerien .....	167
Anhang: Sahara, Borgward, Gerhard Rohlfs .....	171
Empfehlungsschreiben des Bremer Senats und der Algerischen Maritimen Gesellschaft; Schriftwechsel mit der Universität Algier und ihrer Dependance in Beni-Abbès zur Unterstützung unserer Reise 1991/92 .....	196
Zum Verfasser .....	205
Danksagung .....	215



## Statt eines Vorworts

### 9. Dezember 1991

Es herrschen Totenstille und gespenstische Leere – an einem Ort, der ansonsten Sinnbild ist für überbordenden Lärm, grelle Farben, betörende Gerüche. Der Soukh in der Oase El Oued am Nordrand der (algerischen) Sahara, der mit seinen Kuppeldächern sehr an die Basare im weit entfernten zentralasiatischen Buchara erinnert, ist von Panzern umstellt, die Läden sind geschlossen. Gestern sind hier 10 Menschen bei Unruhen umgekommen. Amtliche Stellen sprechen von Aufrührern gegen die staatliche Ordnung Algeriens – Szenen im Dezember 1991, rund 6 Wochen vor Ausrufung der Militärdiktatur, die der Beginn dieses blutigen, Hunderttausende von Menschenleben kostenden Bürgerkriegs war, und der erst 2002 »offiziell« beendet wurde.

Drei Bremer und ein Berliner reisten in einem umgebauten Borgward-Militärfahrzeug (gefertigt in Bremen 1957) auf den Spuren des Bremers Gerhard Rohlfs, der 130 Jahre zuvor als Abenteurer begann, die Sahara zu durchstreifen und der später als einer der bedeutendsten Wüstenforscher weltweit im In- und Ausland hoch geehrt wurde. Das Motiv: Es ist faszinierend und zugleich erregend für Menschen unserer Zeit, authentische Spuren eines der klassischen Saharaforscher verfolgen zu können, der in Bremen geboren wurde und dort aufwuchs.

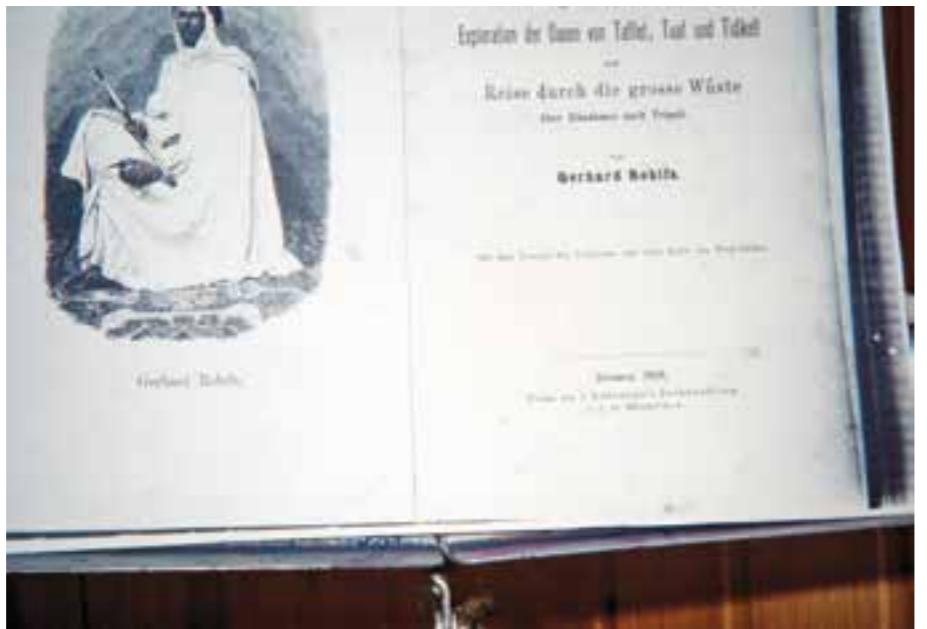
Zwar nicht auf dem Mehari, dem Reitkamel der Tuareg, aber mit einem in Bremen produzierten Fahrzeug.

Unsere kleine Gruppe traf Ende Januar 1992 im algerischen Beni-Abbès mit Mitarbeitern des dortigen Saharamuseums zusammen. Diese Oase liegt am Westrand des riesigen, in etwa die Fläche der neuen Bundesländer umfassenden, rötlich schimmernden Sandmeeres des Grand Erg Occidental. Gerhard Rohlfs machte hier am 22. Juli 1864 Station. Und

Linke Seite:  
Abends wird der Borgward für den nächsten Tag wieder fit gemacht.

Die rot gestrichelte Reise von Gerhard Rohlfs von Tanger (Abmarsch 14. März 1864) über die algerische Sahara nach Tripolis (Ankunft 29. Dezember 1864).

In Grün: Die Reise unserer Gruppe 1991/92 mit dem Borgward.



hier fanden wir, fast am Ende unserer mühsamen und kräftezehrenden, rund 8.000 Kilometer langen Reise durch die Sahara die erste schwache und auch einzige Spur des Gerhard Rohlfs. Ja, wurde vom Museumsdirektor erzählt, in der vorkolonialen Zeit hätte es wohl einen Wüstenforscher gegeben, der schriftliche Zeugnisse des Stammeslebens und der Familienverhältnisse in den Oasen des Tuat und Tidikelt hinterlassen haben sollte. Als ehemaliger Schüler des Gerhard-Rohlfs-Gymnasiums in Bremen-Vegesack (der damals im Übrigen – zwangsweise – für das 1961 errichtete Gerhard Rohlfs Denkmal in Bremen-Vegesack gespendet hatte) schenkte ihm der Verfasser die Kopie des Rohlfschen Expeditionsberichts, erschienen 1868 in Bremen. Tage zuvor hatte schon ein Einheimischer, der die Gruppe zum Steinwald bei Foggaret ez Zoua führte, knapp 70 Kilometer östlich der Oase In Salah, die Namen der von Rohlfs genannten Familien als noch heute in dieser Region ansässig bestätigt.

Der Forscher Gerhard Rohlfs war nun – sinnbildlich – ein zweites Mal in der Sahara angekommen. Er hinterließ uns unschätzbare Informationen aus der vorkolonialen Zeit der Sahara. Im ausgehenden 19. Jahrhundert herrschte eine typische widersprüchliche Gemengelage von letzten großen Kolonialisierungen durch europäische Länder, systematisch betriebener und organisierter Wissenschaft und dem Drang der Entdeckung der wenigen noch verbliebenen weißen Flecken auf der globalen Landkarte. Damalige Wissenschaftler, oft auch getrieben von persönlichem Abenteuerthum und individuellem Karrierestreben, riskierten oft das eigene Leben.

Auch heutzutage, im Jahr 2024, ist eine Reise durch die größte Trockenwüste der Welt aus Sicherheitsgründen kaum (mehr) möglich. Das war Anfang der 1990er Jahre noch leichter, aber auch nicht ohne Risiko. Jochen Tholen ging 1991/1992 mit drei Freunden dieses Wagnis und Abenteuer ein, kurz vor Ausbruch des algerischen Bürgerkriegs im Januar 1992.

## Die Crew und das Auto



V.l.n.r.: Der wichtigste Mann der Expedition: *Wolfgang Wischnewski* (†), selbstständiger Kfz-Meister aus Achim bei Bremen, der mehr als ein Dutzend Borgward Autos verschiedenster Ausführungen sein Eigen nannte und auf dem der Großteil der technischen Verantwortung der Expedition ruhte (in Abgrenzung zum anderen Wolfgang »Wisch« genannt). Dann *Ulrich (Ulli) Heimann* (Ingenieur und Inhaber eines größeren Konstruktionsbüros in Berlin) und daneben sein Schwager *Wolfgang Wiezorek* (†), Soziologe und Bibliothekar der Universität Bremen; beide schon einmal in der nördlichen Sahara gewesen. Last but not least der Verfasser *Jochen Tholen* (Ökonom und Soziologe an der Universität Bremen, jetzt im Ruhestand). Vier Männer im mittleren Alter, untereinander privat kaum bekannt, mit jeweils eigenen Lebenserfahrungen, Meinungen und Gewohnheiten – kann das gutgehen? Es ging gut, weil alle dasselbe Ziel hatten und wussten, dass die zu erwartenden erheblichen Schwierigkeiten und Gefahren dieser Reise nur gemeinsam zu bewältigen sind.

Die 1991/92 gemachten Eindrücke, Erlebnisse und Erfahrungen, auch unter Hinzuziehung des Tagebuchs des Verfassers, werden in diesem Buch beschrieben, illustriert durch eindrucksvolle Fotos von Menschen in der Sahara, Impressionen aus der Wüstenlandschaft und prähistorischen Kulturstätten.

Im Gefolge des »Arabischen Frühlings« kehrte Tholen 2015 bis 2018 als Mitglied eines internationalen Forschungsteams in die Maghreb Länder zurück, um die politischen Einstellungen und die sozialen Verhältnisse der Jugend in Algerien, Marokko, und Tunesien (plus Ägypten und Libanon) zu untersuchen. Insofern rundet ein Blick auf die heutigen Verhältnisse in Algerien dieses Buch ab.

## Der Streckenverlauf in Kurzform

Beginnend in *Tunis*, nach Nordwesten über das algerische *Annaba*, den *Tell- und Sahara-Atlas* (mit der ewig unruhigen Stadt *Constantine*) durchquerend. Weiter nach Süden, über *El-Oued*, *Touggourt* und die Erdöl/Erdgasregion um *Hassi-Messaoud* erreicht die Crew das Sandmeer des *Grand Erg Oriental*. Vom *Plateau du Tinrhert (Bordj Omar Driss)* biegen wir nach Osten ab zunächst Richtung Osten, um dann gen Süden über den *Erg Issaouane* das düstere *Plateau du Fadnoun* zu durchfahren. Endlich kommen wir in das wunderschöne *Tassili N'Ajjer* und erreichen gen Osten die Oase *Djanet* (an der algerisch-libyschen Grenze). Dort gönnen wir dem alten Borgward vier Tage Ruhe und wandern – begleitet von einem einheimischen Führer und einem Esel – über die unsichtbare algerisch-libysche Grenze auf der Hochebene, um die berühmten Felsgravuren und Zeichnungen von *Tamrit* und *Sefar* zu bestaunen. Zurück in *Djanet*, geht es mit dem Borgward über *Ideles* und *Hirhafok* nach *Tamanrasset*, dem Hauptort des *Hoggar* (nahe der Grenze zum *Niger*). Silvesterabend und Neujahrsmorgen verbringen wir auf dem höchsten Berg des Hoggar, dem *Assekrem*. Nun geht es – entlang dem Gebirge *Teffedest* – nach Norden, um schließlich in der Oase *In Salah* das *Plateau du Tademait* zu erreichen (Hitzopol der Erde). Durch das trostlose *Plateau du Tidikelt* Richtung Westen, erreichen wir die *Straße der 1.000 Palmen*, die wir ca. 1.000 Kilometer in Richtung Norden fahren: Zur Linken das Dünengebirge *Erg Chech*, fahren wir über die Oase *Adrar* (eine der drei »roten« Oasen) nach *Timimoun*, deren große Senke (Sebkha) wir besuchen. Weiter geht es durch das Sandmeer des *Grand Erg Occidental* über *Beni-Abbès* und *Béchar* nach *Figuig*, hart an der umstrittenen algerisch-marokkanischen Grenze. Von dort nach Nordosten, dem *Sahara-Atlas* folgend (»Sibirien Algeriens« mit den Schwarzzeltnomaden). Über die paradiesischen *Mozabitenstädte* (mit *Ghardaia* und *Beni-Izguen*) geht es über *Ouargla* als zweitem Zentrum der algerischen Erdöl/Erdgas Industrie in Riesenschritten Richtung *Tunis*: Gleich hinter der algerisch-tunesischen Grenze liegt die große Palmerie von *Nefta*, und kurz danach fahren wir auf einer befestigten Straße durch die große Salzwüste des *Chott el Djerid* (durch Karl Mays Roman »Durch die Wüste« literarisch verewigt). An der Mittelmeerküste genießen wir den Soukh von *Sfax*, um dann in *Tunis* den Borgward wieder »seefertig« zu machen.



Die zum Teil verwirrenden Pisten in der Sahara (Jahrzehnte alte Wagenspuren sehen im Sand und im Geröll wie von gestern aus) müssen ohne GPS identifiziert werden, nur mit Hilfe von Kompass und Karten: Die hervorragenden Michelin-Karten – vor allem den »Cartes d'Afrique« mit dem Maßstab 1/500.000 – mit dem Verzeichnis der Brunnen sowie die amerikanischen Fliegerkarten waren dabei unentbehrlich. Bei Dunkelheit half bei der Orientierung der strahlende Sternenhimmel, vor allem der Polarstern – unseren alten Geografielehrern sei tausendmal gedankt, die uns das während unserer Schulzeit diese Art der Orientierung noch gelehrt hatten.



## Aber jetzt fängt die Expedition erst richtig an

Tagebuch: 3. Dezember 11.35 Uhr: »Uhr Ankunft in Tunis, bedeckt, leichter Regen, 18 Grad. Werden von Herrn Salah von der Firma AFRIMAR (dem tunesischen Vertreter der Schifffahrtslinie Maghreb/CL-Line MCL) abgeholt. 15.00 Uhr. Wir fahren sofort zum Hafen. Wischi fährt mit Herrn Salah durch den Zoll und kommt strahlend zurück: Der Borgward ist da !!! Aber jetzt geht es los: Wischi braucht 2,5 Stunden, um alle Papiere zusammen zu kramen, aber dennoch scheint es nicht zu reichen: Das Auto bleibt im Zollgebiet.«

4. Dezember, 8 Uhr: »Wisch und Ulli fahren erneut zum Zoll und kommen gegen Mittag mit dem Borgward zurück. Kaum Beschädigungen. Die Schrankschlüssel sind verloren, wir brechen die Schränke auf. Dann verabschieden wir uns von AFRIMAR, um 13 Uhr geht es endlich los, nach Karthago (10 Kilometer). Kurze Besichtigung des römischen Amphitheaters und vor allem des alten punischen Hafens (nur die Grundmauern sind noch da). Über Bizerte (früher französischer Kriegshafen) geht es jetzt Richtung tunesisch-algerischer Grenze. Gegen 16.30 angestrengte Ausschau nach einem Schlafplatz. Die Felder sind nach einem Tag Regen matschig, sacken sofort tief ein, kommen zum Glück wieder frei. Der Wagen steht bedrohlich schräg, und es wird klar, dass der Aufbau zu schwer ist. Wie wird es wohl in der Wüste werden?«

Abbildungen 1 und 2: Nach zwei Jahren Vorbereitung geht es endlich los – zumindest für das Auto: Der Borgward wird im Oktober 1991 im Bremer Überseehafen (mittlerweile zugeschüttet) mit Hilfe der Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) auf die MS »Dellach« der Reederei Maghreb/CL-Line (MCL) verladen. Es geht Richtung Tunis. Die Crew kommt Anfang Dezember 1991 per Flugzeug nach und »löst« das Auto unter Schwierigkeiten aus dem tunesischen Zoll aus.

5. Dezember, 13 Uhr: »Ankunft in der tunesischen Grenzstadt Tabarka. Wischi hat eine Bescheinigung verloren, aber trotzdem geht alles sehr schnell (30 Minuten). Dann über die Ausläufer des Tell Atlas zur algerischen Grenzkontrolle. Wolfgang hat wieder Schwierigkeiten mit seinem Familien-Doppelnamen. Die Grenzer verstehen das nicht. Das Warten auf den Stempel - »cachet« - dauert rund drei Stunden. Die Grenzer verlangen sechs Bier, dann sind wir durch. 18.30. In einem Pinienwald gibt es Bier und Erbseneintopf. Die Stimmung ist gut. Alle sind todmüde. Um 19 Uhr geht es in die Kojen. Gute Nacht.«

6. Dezember, 10 Uhr: »Abfahrt, Richtung Annaba. Der Borgward knallt plötzlich über eine Bodenwelle. Wolfgang's Rückgrat hat sich gestaucht.«

Abbildungen 3 und 4: Von Tunis geht es über Bizerte nach Annaba – der ersten Stadt in Algerien. Danach erleben wir Constantine – die ewig unruhige Stadt, mit ihren Schluchten und Brücken. Hier begann 1954 der algerische Befreiungskampf, der erst 1962 mit der Unabhängigkeit Algeriens von der französischen Kolonialmacht endete und – geschätzt – auf beiden Seiten ca. 1 Millionen Tote kostete. Auch während unseres Aufenthaltes sahen wir Demonstrationen als Teil des Wahlkampfes für die ersten freien Wahlen (Dezember 1991) für die algerische Nationalversammlung. Der französische Dichter Guy de Maupassant bereiste 1881 den nördlichen Teil Algeriens und beschrieb Constantine so: »Der Fluß Roumel macht seine Stadt zu einer Insel; er umgibt sie mit einem schrecklichen, zerklüfteten Abgrund, mit glänzenden bizarren Felsen und steilen, gezackten Felswänden.... (Die Araber) nennen sie Belad-el Haoua, Stadt der Luft, Stadt der Schlucht, Stadt der Leidenschaften« (1985, S. 149f.). 120 Jahre später wird im Roman »Timimoun« des zeitgenössischen algerischen Schriftstellers Rachid Boudjedra die Stadt Constantine so beschrieben: »Diese Stadt, gebaut auf einem Riesenfelsen, erscheint wie gebeugt. Constantine mit seinen Hängebrücken, seiner schwindligen Schlucht, seinen Festen, zerstreut auf dem Ocker der unendlichen Felswände und zerbröckelnden Klippen« (1998, S. 66).

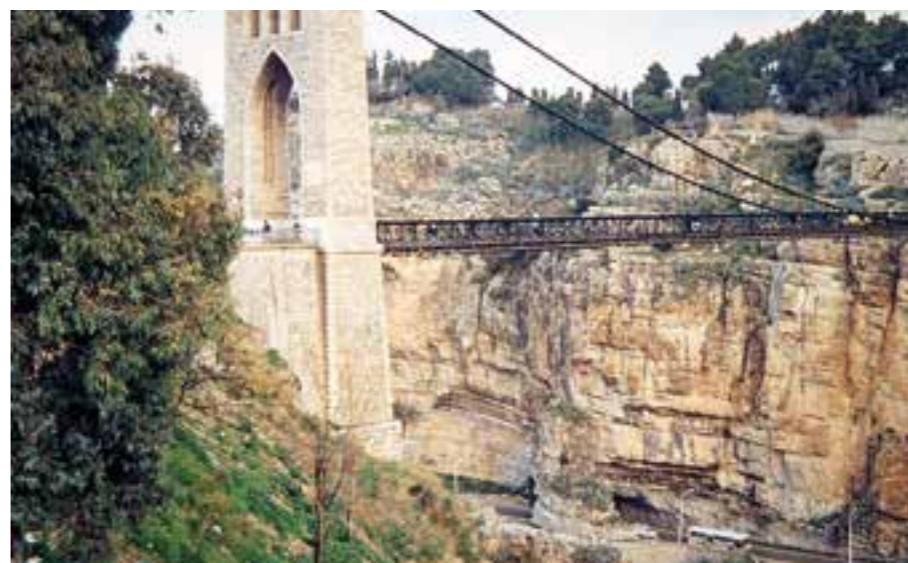
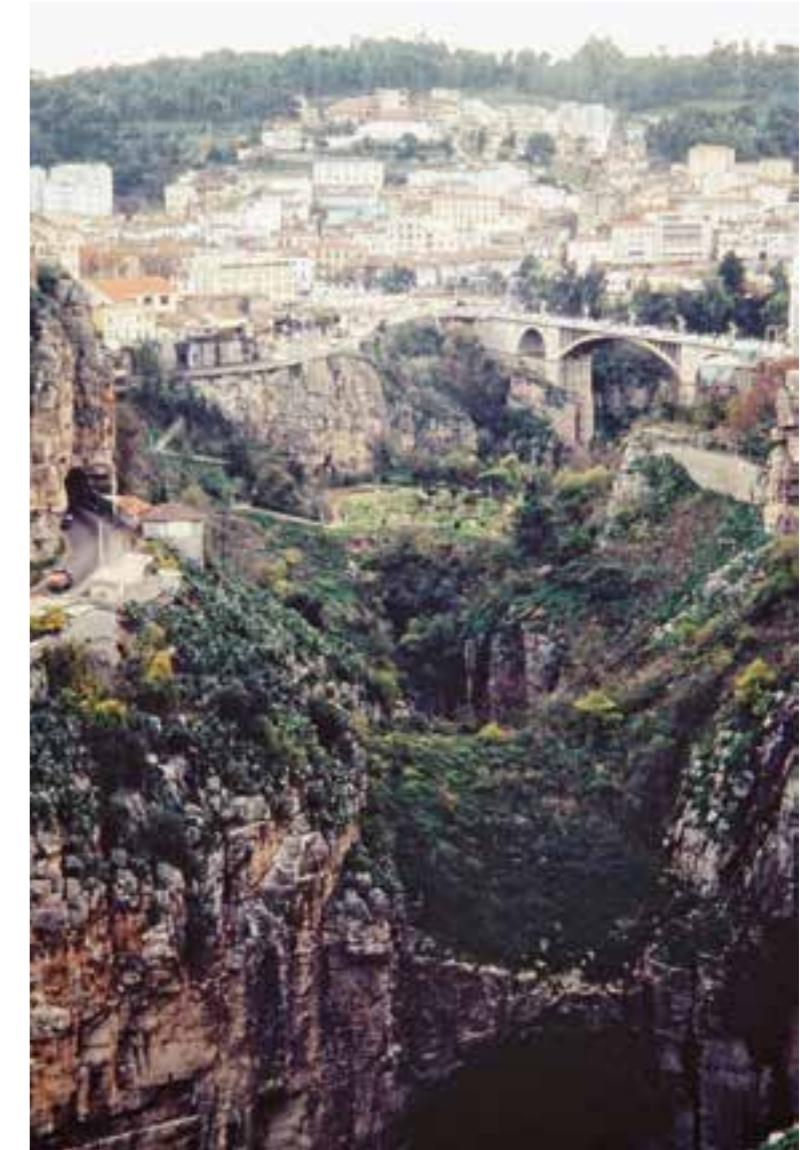




Abbildung 5:  
Auf der eiskalten Hoch-  
ebene zwischen Tell  
Atlas und Sahara Atlas:  
Die erste Härteprobe  
für die Crew und den  
Borgward, bei nächtli-  
chen Temperaturen von  
minus 15 Grad Celsius  
und schlechten Pisten.

Tagebuch: 7. Dezember, 8 Uhr: »Wischi bemerkt, dass durch den Wahnsinnsschlag am Tag zuvor kurz vor Annaba der Rahmen des Borgward beschädigt ist und zusätzlich neue Blattfedern eingezogen werden müssen – und das Alles mit Bordmitteln. ... Zunächst fahren wir nach Timgad (römisches Heerlager), besichtigen es (wir sind die einzigen Besucher) und bewundern diese wunderschöne Anlage inmitten einer leicht gewellten Hochebene in der Abendsonne, im Süden die schneebedeckten Berge des Massif De L'Aurès (Biskra). Danach beginnt die Maloche. Wischi und ich sind für die Reparatur zuständig, Ulli und Wolfgang kochen. Reparatur Teil 1 geht bis 19 Uhr, bei Minustemperaturen und absoluter Dunkelheit; aber noch nicht einmal ein Federblatt ist ausgetauscht. Wir brechen für heute Abend ab, 21 Uhr Licht aus bei minus 7 Grad.«

8. Dezember, 4 Uhr morgens: »Es ist minus 11 Grad kalt, das Wasser ist in den Kanistern gefroren. Ab 7 Uhr wird die Reparatur fortgesetzt, um 9.30 Uhr ist das rechte Federblatt montiert – der Bolzen ist passgenau in das Blatt hineingegangen – großer Jubel. Danach kurzes Frühstück, danach beginnt die Reparatur des linken Federblatts – dauert bis 12.30.«



Abbildung 6 und 7 (nächste Seite):  
Noch im Tell Atlas: Erster Federbruch durch die schlechten Pisten und das Übergewicht des Autos. Der Burnus (Kapuzenmantel, gewebt aus grober Schafwolle, vermischt mit Ziegenhaar, vorn offen und ohne Ärmel) schützt zwar gegen die Eiseskälte, ist aber doch bei den Reparaturarbeiten eher hinderlich. Das – bekanntere – Gegenstück zum Burnus ist die Dschellaba (ohne Bild), die vorn geschlossen ist, Ärmel aufweist und heutzutage, aus feinen Stoffen gewebt, meist zu festlichen Anlässen getragen und vor allem an Touristen verkauft wird.



Abbildungen 8 und 9 (rechts):

Noch auf der Hochebene des Tell Atlas: Die nahezu gänzlich erhaltene römische Stadt Timgad (100 Jahre n.C.). Wir waren die einzigen Besucher. Auf dem Bild sind deutlich die alten Wagenspuren zu sehen, dahinter der Triumphbogen des Trajan (oberes Bild). Dann das Amphitheater von Timgad (unteres Bild).

Tagebuch: »Um 14.30 geht es weiter, Richtung Biskra. Berber Dörfer, eisiger Wind, Passhöhen bis 1.850 Metern des östlichen Sahara Atlas, links und rechts Schneefelder, Gebirgsstraße. Kleine Mädchen und Jungen sowie alte Männer hüten die Schafherden und die Esel; die Frauen mit Brennholz auf dem Rücken sind hier nicht verschleiert.«

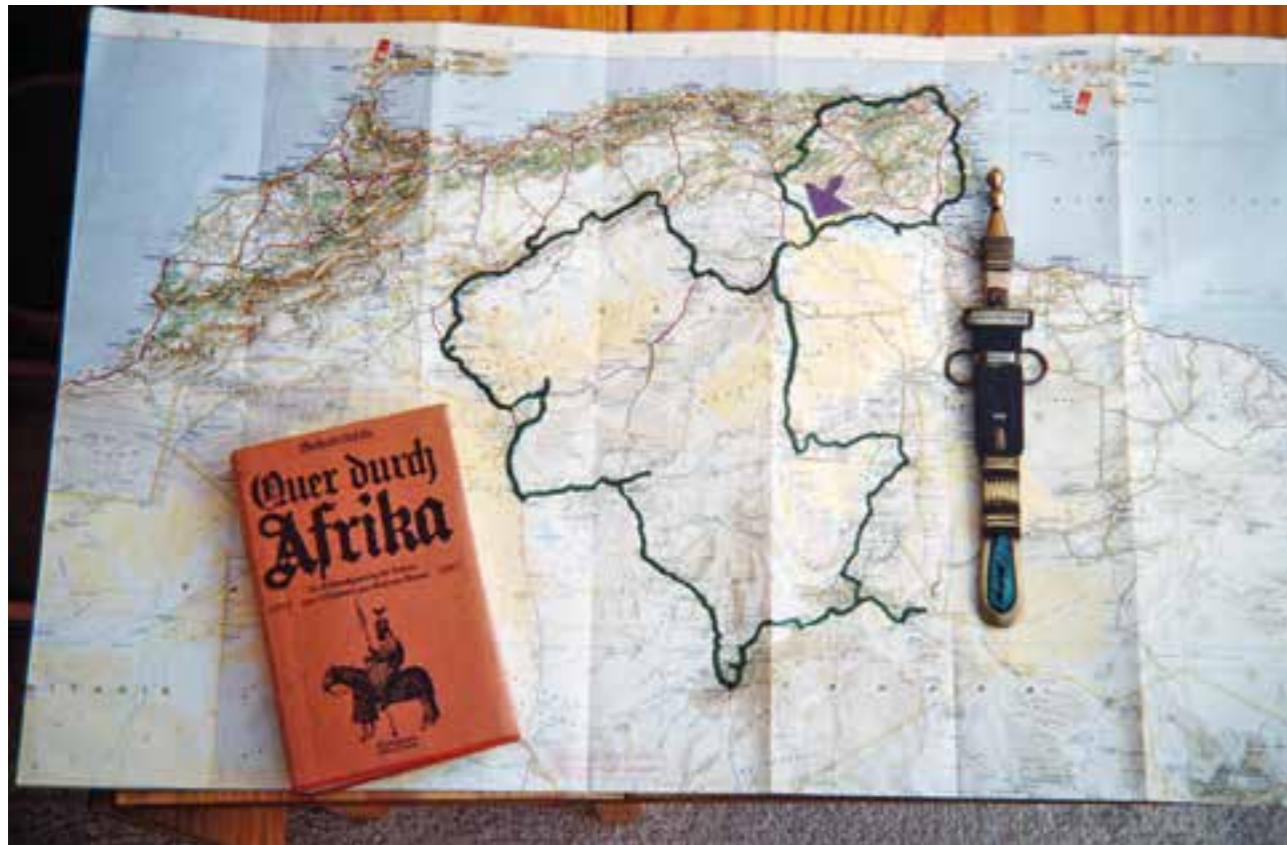


Abbildung 10:  
Ortsbestimmung. Wir verlassen nun Tell und Sahara Atlas und kommen in die richtige algerische Wüste.

Tagebuch: 9. Dezember morgens: »Am Vorabend wurde Wischi ganz krank, erschöpft auch von der Reparatur. Vielleicht ist es auch seine ungeheure Verantwortung für die Fahrtüchtigkeit des Borgwards. Wir hoffen, dass Wischi jetzt freiwillig das Lenkrad des Autos abgibt. ... 9.30 Abfahrt. Jetzt fahre ich, bis El-Oued Souf, 220 Kilometer. Erst mit Angst, dann mit Zufriedenheit. ... Wir passieren zwei Militärkontrollen, wundern uns. ... El Oued ist mit seinen Kuppelbauten wunderschön, aber ungeheuer viel Militär und Polizei. ... Um 16.30 fahren wir weiter, Richtung Touggourt. 10 Kilometer hinter El Oued finden wir einen schönen Schlafplatz,

an einem Palmtrichter. Wir graben Sandrosen aus, trinken Wein, kochen Nudeln mit Tomatensoße. ... Es ist bedeckt, und manchmal regnet es etwas.«

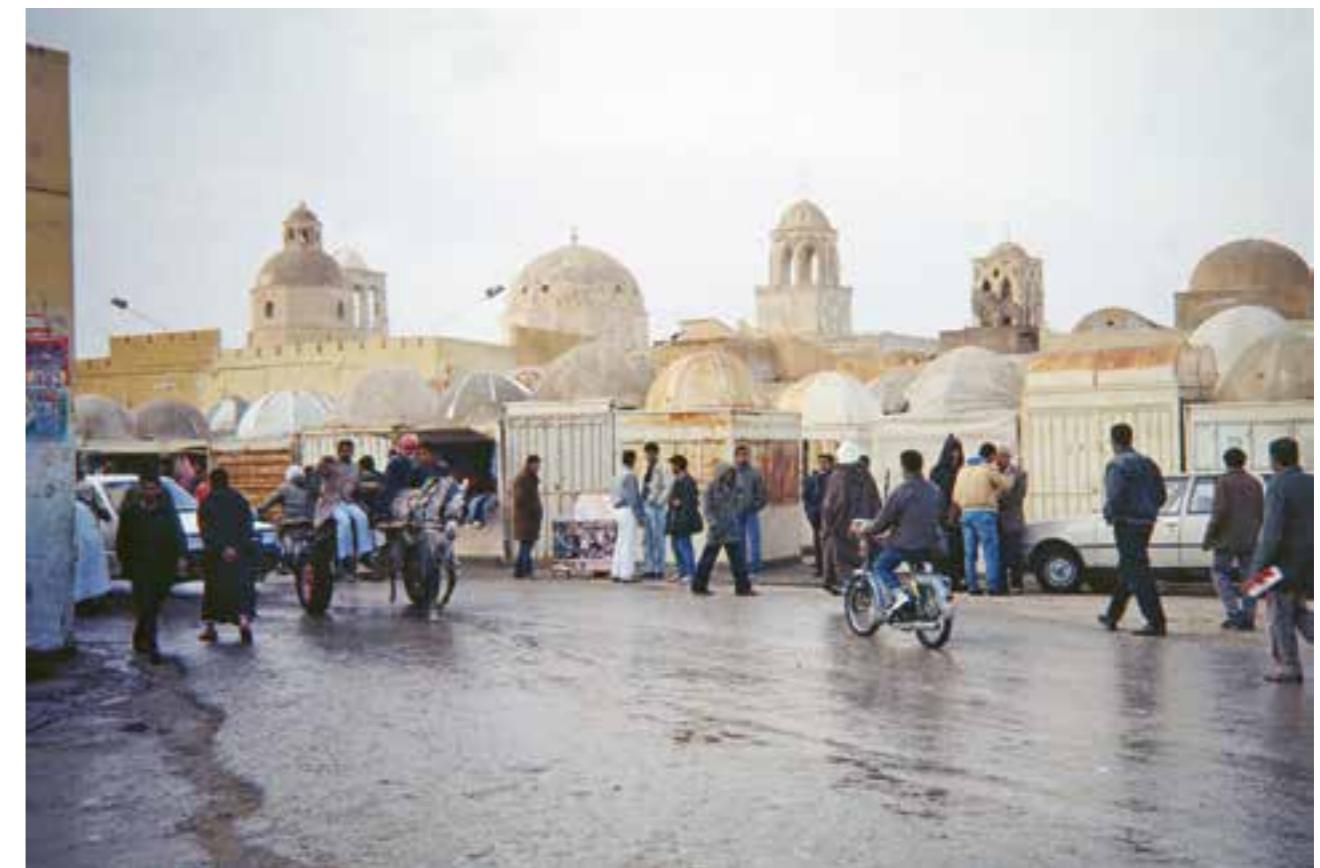


Abbildung 11:  
Die erste richtige Oase in der Wüste: El Oued – und das bei Regen. Mit ihren Kuppeldächern erinnert sie an das weit entfernte Buchara in Zentralasien. Was man auf diesem Bild nicht sehen kann: Überall stehen Panzer und es wird kontrolliert. Am Tag vor unserem Aufenthalt in El Oued, das als Hochburg der islamischen Heilsfront gilt, gab es bei Unruhen 10 Tote.



Abbildung 12:  
Wahlkampf anlässlich der Wahl zur Nationalversammlung: Links das Plakat der Staatspartei FLN, in der Mitte das der FIS (Islamische Heilsfront). Der erste Wahlgang findet am 22. Dezember 1991 statt, und die FIS erringt einen Erdrutschsieg (mit 47,3 Prozent der abgegebenen Stimmen gewinnt sie 188 der insgesamt 430 Sitze in der Nationalversammlung). Vor dem geplanten 2. Wahlgang am 16. Januar 1992 erfolgt am 12.–14. Januar 1992 ein Militärputsch, danach das Verbot der FIS. Der sich daran anschließende Bürgerkrieg wird bis 2002 andauern. Angaben über Opferzahlen schwanken zwischen 60.000 und 200.000 Toten.

Abbildung 13 (rechts):  
Im El-Oued Souf gibt es eine spezielle Art, neue Oasen zu schaffen: In einem künstlich ausgehobenen Sandtrichter oder auch Palmenschüssel (Ghout) werden Baby-Palmen gepflanzt, deren Wurzeln dann leichter an das Grundwasser gelangen.

Abbildung 14 (rechts):  
Nach einigen Jahren erwächst daraus eine richtige Oase mit Dattelpalmen.





Abbildung 15:  
Und noch eine Besonderheit des El-Oued Souf: Die Sandrosen sind Kristallbildungen, die aus Gips entstehen und wie aneinander gewachsene Muschelschalen aussehen. Man findet sie in den Sebkhas (Senken, auch Depressionen genannt), also wo Sand, Salz und Wasser zusammenkommen. Diese Sandrosen sind das Material, mit dem in El Oued die Kuppeldächer gebaut werden (s.o.).

PISTE ORIENTALE TRANSSAHARIENNE	
NIGER	
PISTE CENTRALE	PISTE ORIENTALE
EL GOLEA	514 K
IN SALAH	934 K
ABAK	1219 K
INMANRASSET	1642 K
EL ZAGHATEN	2157 K
BOVACHE	2083 K
CAO	2767 K
NIAMET	3217 K
JOHNOVTOV	3120 K
ZINDER	3205 K
MEDITERRANÉE	
VERS ALGER	VERS CONSTANTINE
BOU SAADA	324 K
AVMALE	500 K
ALGER	626 K
EL KANTARA	263 K
BATNA	126 K
CONSTANTINE	445 K

Abbildung 16:  
Die große Oase Touggourt, am Rande der »Dunes de Dhokara« gelegen, war Ausgangspunkt der ersten Durchquerung der Sahara mit dem Auto (Raid Citroen) vom 17.12.1922 bis zum 7.1.1923 – ein Ansporn für uns.



Abbildung 17: In Touggourt gibt es sieben höhere Schulen und unterschiedliche Kleidungsvorschriften für Frauen.



Abbildung 18: Nahe dem Zentrum der algerischen Erdöl- und Erdgasförderung bei Hassi Messaoud, im Besitz des staatlichen algerischen Unternehmens SONATRACH, treffen wir auf einen Ölbohrtrupp mit nordalgerischen Ingenieuren. Für diese kocht ein Targi (Einzahl für Tuareg); im Bild links mit weißem Schesch. Das ist eine Kopfbedeckung, die jeder männliche Targi trägt und auch zum Schutz gegen Sand, Sonne und böse Geister über den Kopf vor das Gesicht gezogen wird, dabei nur die Augen freilassend. Der Schesch besteht aus dünnem, weichem Baumwollstoff, meist weiß oder schwarz oder dunkelblau gefärbt, ist etwa 50 cm breit und bis zu acht Metern lang. Die Technik, ihn zu binden, will gekonnt sein.

Tagebuch: 10. Dezember: »Wischi sitzt wieder hinter dem Lenkrad, Richtung Hassi-Messaoud. Schon von Ferne sind Bohrtürme und die Abfacklung von Gas zu sehen, drei Militärposten werden passiert.«



Abbildung 19:  
Ortsbestimmung: Der riesige »Grand Erg Oriental«. Hier kommen mehrfach unsere Sandbleche zum Einsatz.



Tagebuch: 12. Dezember: »Wir fahren jetzt durch das Gassi Touil, ein bis zu 20 Kilometer breites Dünental. Diese Dünensind die höchsten in der algerischen Sahara. Wir fahren direkt davor, um zu filmen und zu schauen. Gen Süden sehen die Dünens aus wie hohe, nach oben hin spitz zulaufende Häuser, deren unterer Teil fehlt. Sie scheinen zu schweben, die Luft flimmt. Stunde um Stunde fahren wir an ganzen Dünensketten vorbei, die Straße/Piste wird immer schlechter. Zum ersten Mal möchte ich ob der grandiosen Landschaft vor Ergriffenheit jubeln; man ist Gott/Allah/der Natur nahe wie nie zuvor.«

Abbildung 20:  
Durch den ständigen Wind ist der Neigungsgrad der dem Wind abgeneigten Dünens immer 31 Grad. Sand, soweit das Auge reicht. Der Wind, zusammen mit den extremen Temperaturunterschieden zwischen Tag und Nacht, ist der große »Baumeister« der Wüste.



Abbildungen 21  
(s. Vorseite) und 22:  
Abends suchen wir  
immer einen windge-  
schützten Platz zum  
Übernachten.

