

Härtetest - Expedition zum „verlorenen See“

Im Süden Tunesiens, weit abseits der üblichen Touristenpfade, gleißt Wasser in der Wüstensonne - ein winziger blauer See, auf keiner Karte verzeichnet. Für Allradfahrzeuge ein Kinderspiel. Sollte man meinen. Doch auf dem Weg dorthin erstreckt sich eines der wildesten Sandmeere der Welt.

Text: Klaus Sparwasser Fotos: Iris & Klaus Sparwasser

Copyright perentie productions - All rights reserved.

Sieben Augenpaare starren angestrengt auf die spiegelnde Mattscheibe des aufgeklappten Laptops. Die haarfeine rote Linie mäandert vom oberen rechten Rand in Richtung Bildmitte und verschwindet direkt unter Karls ausgestrecktem Zeigefinger. „Unser Reiseziel liegt hier“, erklärt Afri-Kalle kategorisch. Seinen Spitznamen verdankt er einigermaßen verwegenen Expeditionen kreuz und quer durch die Sahara. Interessiert rücken wir näher heran. Zu sehen ist nichts, außer einer wilden Ansammlung liebevoll schraffierter Halbmonde, die in einem irren Muster den Kartenausschnitt auf dem Monitor zur Gänze füllen. Die hypothetische Route endet mittendrin.

Ob unser Ziel überhaupt existiert, weiß niemand so genau, denn gesehen hat es von uns noch keiner, auch Kalle nicht, der an dieser Aufgabe vor zwei Jahren schon einmal gescheitert ist. Er hat Rache geschworen und deswegen sind wir seit vier Tagen unterwegs.

Der Aufwand gilt einem Phantom mit vielen Namen. „Verlorener See“, Lago Analogo, Lac Er Riachet oder einfach nur „Le Lac“ - der See. Tief unten im Süden Tunesiens, im größten Sandkasten der Erde, wo die östlichsten Ausläufer des Grand Erg Orientale in ein wild schäumendes Meer aus Sand übergehen, das gegen die Höhenzüge der Dahar-Berge brandet.

In rund fünf Tagen führt der Nomadentreck mit Kamelen von Douz in die Stille der Wüste. Mitunter genauso lange dauert es, wenn man ein allradgetriebenes Automobil benutzt - vorausgesetzt man ist mit sechseinhalb Tonnen unterwegs. Die Erfahrung ist ähnlich einzigartig und es ist vor allem eines: laut.

Damit sich das Desaster nicht wiederholt, hat Karl dieses Mal einen einheimischen Führer angeheuert. Am Abend treffen wir ihn mit seinem Bruder Mohammed, der ihn auf der Reise begleiten soll, auf dem Campingplatz in Douz unter ausladenden Eukalyptusbäumen. Seine Augen und Mundwinkel umzucken ein spitzbübisches Lächeln. Er heißt Fathi Mbika, ist knapp über dreißig, beherrscht fünf Sprachen fließend und ist nach tunesischen Maßstäben ein gemachter Mann. Der Spagat zwischen Tradition und Geschäftswelt scheint ihm geglückt. Trotz

Fremdsprachenstudium und Tourismusgeschäft steht er mit einem Bein noch immer in den Nomadenzelten seiner Kindheit. Fathi Mbika ist ein Sohn der Wüste. Wir werden sein Wissen bitter nötig haben auf dem Weg durch das Meer der Halbmonde.

Einstweilen sind wir davon aber noch ein gutes Stück weit entfernt. Der Campingplatz gleicht einer Freiluft-Werkstatt. Unser Fuhrpark ist so zusammengewürfelt wie die Crew selbst: zwei Zweirad-Boliden, Karls vollbeladener Landcruiser, der trotz Dünenrolle vor einigen Jahren aussieht wie neu, Fathis nicht mehr ganz so frisch wirkender Toyo mit schlappen 500.000 Kilometern auf dem Fahrwerk und unser behäbiger Dicker, dessen Stärke in ganz anderen Tugenden ruht: der unbeirrbar Langsamkeit des Seins.

Schraubenschlüssel klimpern, die KTM hat Husten, unserem Unimog fehlt Öl in den Achsen und Karls Toyota montieren wir zu guter Letzt die Hängerkupplung ab. Dann heißt es Wasser bunkern und Sprit, Unmengen Sprit. Der Tankwart strahlt. Allein unser Laster schluckt sechshundert Liter Diesel weg und dabei ist er nicht mal richtig voll. Kamele sind da weit genügsamer.

Am nächsten Morgen treibt uns das „Allahuh akbar“ des Muezzin aus den Schlafsäcken. Es wird Zeit aufzubrechen. Die ersten Etappen sind so einfach wie öde. Schnurgerade zieht die autobahnbreite Schotterpiste über den Chott Regoug nach Südosten. An der ersten Teestube mit freistehendem Klohäuschen knickt sie im rechten Winkel in Richtung Südwesten ab und mutiert zu knüppelhartem Wellblech. Der Laster ächzt erbärmlich. Jenseits der 50-Stundenkilometermarke wartet vermutlich die Erlösung, die einen über die Wellenspitzen fliegen lässt, aber für mehr als 20, 30 Sachen fehlen uns einfach die Nerven. Konsequenterweise folgt auf Café eins Café zwei, dieses sogar mit Porzellanklosett, aber ohne Wasserspülung, das dritte lassen wir links liegen und folgen dem Regbelag in Richtung Ksar Ghilane, bis sich endlich die Fahrspuren verzweigen und wir uns nach Süden wenden, dem Sandmeer entgegen.

Erste Verwehungen auf der Piste künden die nahen Dünen an. Dann legen die Bodenwellen an Format zu. Zusehends wird die Vegetation spärlicher und ehe wir uns versehen, sind wir von Gebirgen aus hellgelbem Sand umgeben. Ein mächtiger Dünenzug versperrt uns den Weg, einer von vielen, die folgen sollen. Fünf Anläufe brauchen wir, bis wir unser Ungetüm über die Kuppe gewuchtet haben, dann verschwinden wir vorläufig im wirren Labyrinth des Sandplateaus. Die anderen sind weit voraus. Mit den letzten Sonnenstrahlen steigen wir in eine Senke ab, in der wir schon von weitem das Nachtlager erblicken.

Fathi hat an alles gedacht. Über dem Feuer brodeln der Hammeleintopf, darüber gart Kuskus und der Vollmond, der silberne Schatten über den Sand zaubert, tut sein Übriges. Das normale Leben ist mit einem Mal Lichtjahre entfernt. Endlich raus aus allem.

Am nächsten Morgen findet sich unter der Ölwanne unseres Lasters ein winziger schwarzer Fleck im Sand. Bei 14 Litern Motoröl nicht weiter bedenklich, eher stört uns, dass wir in dieser unberührten Landschaft solche Spuren hinterlassen.

Über ein felsiges Hochplateau führt die Piste südöstlich nach Gour El Mida, dem einzigen Brunnen weit und breit. Schon viele Kilometer vorher treffen wir auf Nomaden. Ihre Trinkbehältnisse sind heute aus Plastik, aber noch leben sie in der Tradition ihrer Vorfahren. Wir füllen ihre Flaschen aus unserem Tank. Uns ist schleierhaft, wie man in dieser Affenhitze mit kaum mehr als einigen Schlucken Wasser auch nur ein paar Stunden überdauern kann.

Hinter dem Brunnen beginnt die Sandwüste. Vor uns liegt eine nicht enden wollende Reihe halbhoher Wogen, die in einem leichtem Schlenker südwestlich auf das erste Dekanis-Becken zuhalten, einer sandfreien Depressionszone, umgeben von einem Ringwall gewaltiger Dünen.

Es geht langsam voran, viel langsamer als gedacht, aber allmählich bekommt die Sache Rhythmus. Brüllend im dritten Gang wälzt sich unser Truck die Luvseite der Dünenhänge hinauf, im freien Fall geht es auf der anderen hinunter, stundenlang. Der Motor glüht und beim nächsten Fotostop haben sich die dunklen Spritzer unter der Achse vermehrt. An der Ablassschraube des Ölfilters klebt ein fetter Tropfen schwarzen Öls. Ein klarer Fall für die Werkzeugkiste.

Nach zehn Fahrstunden und kaum dreißig Kilometern Tagesetappe beschließen wir, dass es für heute reicht. Mit dem Drehmomentschlüssel rücke ich der tropfenden Ölschraube zu Leibe. Das Ergebnis ist verblüffend. Aus dem Tropfen wird bei laufender Maschine ein fein rinnender Strahl. Das kann ja heiter werden.

Ein kurzer Verdacht blitzt auf und wird sofort in die hinterste Ecke meiner Überlegungen verbannt. Eines ist klar, der Öltopf muss raus und damit erstmal anderthalb Liter knallheißes Motoröl. Wir opfern ein paar Plastikflaschen und schneiden ihnen die Köpfe ab. Trotz aller Vorsicht gibt es eine mittelschwere Sauerei. Inzwischen ist es dunkel und ein stetig anschwellender Wind treibt Sandschwaden über den Dünenkamm, der hinter dem Lager als dunkle Wand in den Nachthimmel emporsteigt.

Uns schwant, dass dies das Aus für unsere Expedition bedeuten könnte. Im schummrigen Licht einer Neonfunzel fummeln wir

unter dem Motor herum. Dann ist der Filtertopf ab. Mit Benzin waschen wir den Ölschlamm beiseite. Kaum sichtbar, aber dennoch unleugbar vorhanden, zeichnen sich am Grunde des Druckgussgehäuses aus Leichtmetall feine sternförmige Risse ab, die vom zentralen Bolzen nach außen ziehen. Das Ding ist hinüber und kein Ersatzteil, das man auf Reisen unbedingt mit sich führt.

Unsere drei Kfz-Ingenieure im Team versuchen zu improvisieren. Getriebe-Dichtmasse, Aluminiumfolie, das Ganze von innen in abwechselnden Schichten, um den Öldruck abzufangen. Das sollte eigentlich eine Weile halten. Es wird eine unruhige Nacht, nicht nur des Windes wegen. So löblich der theoretische Ansatz, so deprimierend das Ergebnis am anderen Morgen. Zehn Minuten hält die Konstruktion dem Druck stand, dann schießt es aus allen Ritzen hervor. Motor aus, durchatmen, vorbei.

Wir überlegen im Stillen, wann wir den nächsten Urlaub nehmen, um den Laster hier rauszuholen - falls dann noch etwas von ihm übrig ist. Fathi meint, er könne zurückfahren und ein Ersatzteil besorgen. Wenn er jetzt losführe, sei er am nächsten Morgen zurück. In Douz gäbe es mindestens drei Unimogs, des gleichen Bautyps. Wir sind skeptisch. Zwischen uns und der nächsten Werkstatt liegen 150 Kilometer quer durch den Sand und gegen die steilen Dünenflanken. Bis hierher haben wir immerhin fast zwei Tage gebraucht.

Die Expedition droht zu kippen. Zeit für Notfallplan A, Karls Satellitentelefon und das internationale Serviceheft von Mercedes. In Gabés haben sie das dringend benötigte Ersatzteil. Von Douz bedeutet das noch einmal zweihundert Kilometer mehr.

Eine Wahl haben wir nicht. Sicherheitshalber wickeln wir das defekte Teil in einen Lappen und geben es Fathi mit auf den Weg. Der weiße Landcruiser verschwindet mit ihm und Mohammed hinter dem nächsten Dünenkamm. Eine Weile hören wir noch das Röhren des Wagens, wie er sich über die Dünen wühlt, dann ist es still. Stiller als sonst wie uns scheint.

Das Warten beginnt. Unser unfreiwilliger Rastplatz liegt in einem weiten Dünental. Rundum erstarrte Wellenberge aus Sand, soweit das Auge reicht. Eine weiß glühende Messingscheibe wabert im diffusen Azurblau des Himmels. Erbarmungslos reflektiert der helle Sand die Sonnenstrahlung als feuriger Gluthauch. Wir dösen im Schatten unserer Sonnensegel vor uns hin. Die Zeit scheint sich aufzulösen im flirrenden Hitzeglast über den Dünen. Erst am Abend weichen die harten Kontraste sanften Pastellfarben und die Temperaturen werden erträglicher. Die Wüste wandelt ihr Gesicht. Tagsüber ist sie eine unbarmherzige Gegnerin.

Um kurz nach zehn am nächsten Morgen hören wir weit entfernt ein leises Summen. Das Geräusch schwillt an und ab und nähert sich. Es ist Fathi. In der ausgestreckten Hand hält er den verdammten Filtertopf. Seine Geschichte wird mit jedem Satz unglaublicher. Nachmittags in Douz, keiner der alten Unimogfilter passt. Er hetzt nach Gabés, die Teilenummer stimmt nicht. Von dort nach Gafsa, wieder nichts. Vor Mitternacht ist er zurück in Douz und wirft seinen Kumpel aus dem Bett. Der ist Schlosser, besitzt ein Schweißgerät für Aluminium und eine Planfräse. In den frühen Morgenstunden erreicht er den Brunnen von Gour el Mida. Zwei Stunden ruht er bei den Nomaden aus, dann geht es weiter. Jetzt ist er hier, müde, erschöpft, aber, zu recht, unendlich stolz.

Eine Stunde später ist das Motoröl wieder dort, wo es hingehört, und der Diesel tuckert vor sich hin. Der geheimnisvolle See rückt im Geiste wieder näher. Die nächsten Dünenzüge sind ein Klacks, dann dehnt sich vor uns das erste der Dekanis-Becken aus, eine topfflatte Felsebene. Danach wird es heftig.

Immer höher schrauben wir uns die Dünenhänge hinauf, in die der Wind feine Rippelmarken modelliert hat. Der Motor dröhnt unter Volllast und wie ein Uhrwerk windet sich unser Laster in abenteuerlichen Schräglagen über die Buckelpiste aus Sand. Die Schwelle für Angstschweiß liegt deutlich unter dem angegebenen Kippwinkel von 37 Grad. Längst haben wir den Luftdruck auf knapp über 1 bar abgesenkt. Trotzdem geht ohne Sandbleche zuweilen nichts mehr.

Dann stockt uns der Atem. Abrupt blicken wir aus zweieinhalb Metern Sitzhöhe ins Nichts. Hinter der unsichtbaren Kante des Abbruchs gähnt die bodenlose Weite eines Talkessels - Dkanis Es Sghar, das zweite Dekanis-Becken. Der heiße Wüstenwind pfeift durch die offenen Fenster. Wäre nicht das bollernde Diesellaggreat, man könnte die Stille atmen hören. Von hier oben wirkt Fathis weißer Toyota wie ein Spielzeugauto.

Iris schaut mich an. „Bist du so etwas schon mal gefahren?“ Wortlos schüttele ich den Kopf. In manchen Momenten ist Denken eher hinderlich. Augen zu und durch. Zusammen mit einer Lawine aus Sand rutscht unser Blechmonster zu Tal. Leichte Gasstöße verhindern, dass uns das Heck überholt. Als wir unten sind, klopft uns das Herz bis zum Hals. Fathi lacht. Ab jetzt sei alles ganz leicht.

Schon bald merken wir, dass Wüstenkindern offenbar ein gewisser fatalistischer Hang zur Untertreibung eigen ist. Von wegen einfach. Auf die erste Schussfahrt folgen weitere. Nicht nur in gerader Linie, sondern mit eingebauten Schikanen, die in Form von mannshohen Büschen oder metertiefen Löchern den Weg versperren. Sechs Tonnen Schwerelosigkeit sind schon ein

Erlebnis der besonderen Art. Doch man gewöhnt sich an alles und irgendwann wird die Plackerei beinahe zur Routine.

Als wir im vorletzten Tal vor dem See den Dünenwall am Horizont näher rücken sehen, wissen wir, dass es noch einmal eng wird. Nach dem dritten Anlauf in den Irrgarten verrückt ineinander verschachtelter Sandhaufen wissen wir, dass hier für unseren Laster Endstation ist. Karl reißt sich zu allem Überdruss noch einen Reifen von der Felge und Fathi keilt seinen Toyota bei der Suche nach einem Übergang derart zwischen zwei Dünen, dass wir zwei Stunden zu schaufeln haben. Für heute haben wir alle den Kanal ein bisschen voll.

Auch Fathi weiß keinen Rat. Ein Sandsturm hat in den letzten zwei Wochen offenbar das gesamte Gebiet kräftig umgezackert und wo gestern noch eine Durchfahrt möglich war, erstrecken sich heute unüberwindliche Barrieren.

Wir laden die Autos aus. Am nächsten Morgen wollen wir versuchen zum See durchzustoßen. Nur die beiden Motorräder und die Toyotas, ohne zusätzliches Gewicht. Der Unimog bleibt zurück. Mohammed wird auf ihn aufpassen. Wenn wir bis elf Uhr nicht am See sind, kehren wir um. Mit sechs Mann und Frau haben wir insgesamt gerade noch vierzig Liter Wasser. Nicht gerade üppig kalkuliert.

Natürlich klappt es. Es geht ja meistens gut, wenn man damit rechnet, dass es schief läuft. Aus Fathis CD-Player dröhnt laute arabische Musik. Die Zigarette im Mundwinkel, scheint er ab und an förmlich aus dem Fenster zu fliegen, wenn er sich wieselflink aus dem Sitz katapultiert, um über den Seitenspiegel hinweg die nächste Dünenkuppe zu peilen.

Der See selbst ist weniger spektakulär als gedacht. Eine Fehlbohrung nach Erdöl, so sagt man, habe dazu geführt, dass an dieser Stelle ein warmer artesischer Brunnen sprudelt, der sich in einen tiefblauen Teich ergießt, umsäumt von einem leuchtend grünen Schilfgürtel. Trotzdem ist er grandios. Wasser inmitten der Wüste ist einfach Leben.

Unter den nahe gelegenen Büschen lagert eine Touristenkarawane. „Was treibt uns alle hierher?“ geht es mir durch den Kopf. Mit brachialem Aufwand haben wir uns bis zu diesem See durchgekämpft, einem Nichts inmitten einer menschenfeindlichen Ödnis. Was für Nomaden über Leben und Tod entscheidet, ist für uns ein Abenteuerflug. Es ist wohl die ewige Suche nach Herausforderung, die einen antreibt und die im alltäglichen Leben so wenig Raum findet.

Wir verlassen den See gegen zehn und sind eine Stunde später im Lager zurück. Der Laster ist noch da, Mohammed auch. Quer über Dünenketten geht es nach Westen. Wüstental folgt auf Wüstental. Dann knickt die Route ab und mäandert zwischen Sandzügen in nordöstlicher Richtung.

Hin und wieder stoßen wir auf Kamelkarawanen. Die Zeit der Salztransporte ist vorüber. Mit wüstenhungrigen Touristen lässt sich weit besser Geld verdienen. Die Karawanen marschieren nur frühmorgens und am späten Nachmittag. Den Rest des Tages quetschen sich ein Dutzend oder mehr einander meist wildfremde Menschen unter ein aufgespanntes Segeltuch, das ein paar Quadratmeter Schatten wirft. Auch eine eher fragwürdige Art von Wüstenerfahrung, wie uns scheint.

Am Tounbaine, in Sichtweite des Bir El Jedariet liegt das Abenteuer hinter uns. Noch vor Sonnenaufgang erklimmen wir die flache Kuppe des Zeugenberges, der sich über die weite Felsebene erhebt. Langsam schiebt sich ein roter Feuerball über den Horizont. In unserem Rücken werfen die Dünen bizarre Schatten über ein tobendes Meer aus Sand, archaisch, schön, unnahbar – und von unwiderstehlichem Reiz. Irgendwo jenseits der unruhigen Linie, wo Sandberge mit dem Himmel verschmelzen, haben wir ein Stück von uns zurückgelassen.

Plötzlich ist es ganz ruhig im Inneren. Wenig nur, was wirklich Bedeutung hat. Die gleichgültige Leere der Wüste hilft das Wesentliche vom Unwesentlichen zu unterscheiden. Der frische Morgenwind trägt unsere Gedanken davon. Für solche Momente lohnt jeder Weg. Wir atmen tief durch. Karl lächelt still vor sich hin. Geschafft.

Reiseinfo „Lac Er Riachet“, Tunesien

Anreise:

Prinzipiell über die Häfen Genua oder Marseille. Wir sind von Genua mit der SNCM nach Tunis übergesetzt. Von dort ging die Reise über Sousse, El Jem, Sfax, Gabés und Kebili nach Douz, dem Ausgangspunkt unserer Expedition.

Reisezeit:

Vom mitteleuropäischen Herbst bis ins ausgehende Frühjahr ist die Wüste am erträglichsten, trotzdem klettert das Thermometer regelmäßig über 40°C.

Geld:

Auf der Fähre kann man noch mit Euro bezahlen, danach gilt der tunesische Dinar (1 Euro = 1,61 TND, Stand: 11/2005).

Unterkunft & Verpflegung:

Wer in der Wüste unterwegs ist, reist mit Zelt, Dachzelt oder hat wie wir sein Schlaf- und Wohngemach hinten aufgeschnallt.

Karten/Führer:

Zur Übersicht z.B. Reise-Know-how „Tunesien“ 1:850.000,
Detailkarten südlich von Douz IGN „Carte de Tunisie“
1:200.000.

Ausrüstung:

Hier eine Liste zu drucken, würde den Rahmen eines Infokastens bei weitem sprengen. Neben den persönlichen und aus Platzgründen meist reduzierten Reiseutensilien sollte das Fahrzeug tiptop in Schuss sein. In unserem Unimog gibt es fast jedes Teil zweimal - mit Ausnahme des Ölfiltertopfs. Für weitere Auskünfte mailen sie bitte an:

klaus.sparwasser@perentie-productions.de.

Verhalten:

Die Wüste verzeiht Fehler nur selten. Zwei Grundregeln sollte man deshalb beherzigen: für genügend Sonnenschutz sorgen (leichte Baumwollkleidung, Hut, Cremes mit Schutzfaktor >12) und ausreichend trinken, pro Kopf sind je nach Anstrengung 4-8 Liter pro Tag eine realistische Größe.