Entscheidung rückgängig gemacht, keine Artikel auf französisch mehr zu veröffentlichen. Das war für eine französische Zeitschrift ja ohnehin schon merkwürdig, oder nicht? Also, da hat der Minister für die Frankophonie, der ja seine Sprache zu verteidigen hat, denen gesagt: „Hört mal, das ist nicht normal. Ihr nennt euch Institut Pasteur, und ihr stoßt die Frankophonen vor den Kopf."

SPIEGEL: Was hat das Institut Pasteur geantwortet?

DECAUX: Der Direktor hat mir gesagt, daß man einen Fehler begangen habe, man sei sich nicht bewußt gewesen, welche Wirkung der ursprüngliche Beschluß hatte, nämlich allen französischsprechenden Menschen Kummer zu machen.

SPIEGEL: Künftig also keine englischen Artikel mehr in den Annalen?

DECAUX: Aber gewiß, es gibt ja englischsprachige Mitglieder des Instituts Pasteur. Wer seinen Artikel auf englisch gedruckt sehen möchte, wird ihn auf englisch bekommen. Wer ihn aber auf französisch will, soll ihn auf französisch haben. Das nenne ich Zweisprachigkeit. Ich glaube übrigens nicht nur an Zweisprachigkeit, sondern an Vielsprachigkeit. Am Ende dieses Jahrhunderts müssen wir die Vielsprachigkeit bekommen.

SPIEGEL: Sehr schön, aber wie soll das gehen?

DECAUX: Die französische Regierung wird ihren Partnern in der Europäischen Gemeinschaft ein Projekt vorlegen, nach dem die zwölf Staaten sich verpflichten, zu ihrer jeweiligen Muttersprache zwei weitere Sprachen in ihr Schulsystem einzuführen. Ich selbst habe noch zwei junge Kinder, sie werden Englisch lernen. Aber ich werde sie gleichermaßen Deutsch lernen lassen, denn ich hatte Deutsch als erste Fremdsprache. Gewiß, ich habe es zu literarisch gelernt, ich habe Goethe gelesen, bevor ich auf deutsch eine Fahrkarte kaufen konnte. Aber ich habe Deutsch geliebt und liebe es noch immer, vor allem den Klang des Deutschen und die deutschen Verse. Ich kann heute noch Verse auf deutsch sagen.

SPIEGEL: Genieren Sie sich nicht.

DECAUX: „Wer reitet so spät durch Nacht und Wind ..." Oder: „Ich träum' als Kind mich zurücke und schütt'le mein greises Haupt ..."

SPIEGEL: Sollten die Franzosen nicht ein für allemal zugeben, daß die französische Sprache eine innere Schwäche hat – ihren Mangel an Flexibilität –, die sie dem Englischen unterlegen macht?

DECAUX: Ich gebe zu, daß Französisch keine leichte Sprache ist. Aber die nichtfranzösischen Liebhaber des Französischen – und das sind viele auf der ganzen Welt – sagen oft, daß gerade diese Schwierigkeiten eine besonders bereichernde Geistesübung erforderten. Übrigens genauso, wie man etwa in Frankreich der Jugend, die immer weniger Latein lernt, empfiehlt, Deutsch zu lernen wegen seiner Deklinationen. Die gelten im Vergleich zu englischen als besonders schwierig.

SPIEGEL: Das Drittwelt-Magazin „Jeune Afrique" hat geschrieben: „In einer Welt, in der Außenhandel wichtiger geworden ist als die Diskussionen im Salon, triumphiert das Englische." Soll heißen: Englisch ist viel besser geeignet, wirtschaftliche und technische Ausdrükke zu verdauen als Französisch.

DECAUX: Das sagt man heute oft, nur weil es Mode ist. Man vergißt ganz einfach, daß die Gesetze der Chemie von Lavoisier und die Entdeckungen von Pasteur auf französisch definiert wurden und, um in die Gegenwart zu kommen, die Atomwissenschaft zu einem großen Teil ihre Grundlagen Pierre und Marie Curie verdankt, die sie auf französisch formuliert haben. Französisch trägt die Wissenschaften und Technik genausogut wie Englisch. Und: Der Wirtschafts-Nobelpreisträger Maurice Allais ist Franzose.

SPIEGEL: Schmerzt es Sie sehr, wenn wir darauf beharren, daß das moderne Englisch dem Französischen überlegen ist?

DECAUX: Ich möchte Sie zu gern davon überzeugen, daß der französische Minister für die Frankophonie sich über die Realitäten absolut klar ist.

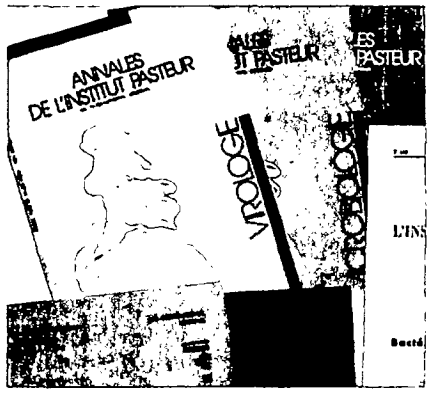
SPIEGEL: Der Hahn dort auf Ihrem Kamin ...

DECAUX: ... ist nicht der gallische Hahn, sondern der wallonische, der im Unterschied zum gallischen seinen Schwanz hebt. Nochmals und auf Ehre: In dem Unternehmen Frankophonie kräht absolut kein gallischer Hahn.

SPIEGEL: Herr Minister, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.



Forscher Pasteur: „Prächtiges Aushängeschild"



Annalen des Instituts Pasteur
Auf englisch oder auf französisch?

TOURISMUS

Heiße Piste

Tausende junger Abenteurer starten jedes Jahr mit zum Teil schlecht ausgerüsteten Autos zur Fahrt durch die Sahara. Jeder dritte kommt nicht an.

Ein Bild so bizarr wie eine Fata Morgana: Mitten im „Grand Sud" in der algerischen Sahara ein gestrandeter Opel mit Heidelberger Kennzeichen. Am Steuer ein Mann, der seinen Schäferhund krault und aus einem Walkman Pink Floyd dazu hört.

„Bin ein bißchen eingesandet", sagte er lächelnd, als man ihn fand. Er hatte keine Schaufel, keine Sandbleche und kein Abschleppseil dabei – nur sein Gottvertrauen und seinen Schäferhund. Der Mann überlebte, weil der deutsche Sahara-Reisende Werner Gartung noch rechtzeitig des Weges kam.

Viele andere hatten nicht so viel Glück. Allein im Streckenabschnitt zwischen Tamanrasset im Hoggar-Gebirge und Arlit in Niger zählte Sahara-Profi Gartung in wenigen Tagen 128 Autowracks – Zeugen eines verwegenen



Abenteuer-Tourismus, der jedes Jahr 100 bis 150 Menschenleben kostet.

Neun von zehn Opfern sind junge Westeuropäer, die – zum Teil im Akkord für Autohändler – optisch herausgeputzte Billigwagen nach Togo, Benin, Nigeria und Ghana überführen und damit ihren Urlaub finanzieren, wie drei junge Kaiserslauterer, deren mumifizierte Leichen Mitte Oktober letzten Jahres nahe der Niger-Grenze gefunden wurden. Sie waren im Juli mit einer kleinen Flotte von Peugeot-504-Kombis nach Togo gestartet, aber zwischen Tamanrasset und Arlit von der Route abgekommen. Der vierte Mann aus dem Team ist immer noch verschollen.

Ebenfalls im Oktober entdeckten Suchtrupps 40 Kilometer weiter westlich einen alten Ford mit vier toten Belgiern. Der Fahrer und seine Frau hatten sich verirrt und, als sie keinen Ausweg mehr sahen, erst ihre zwei Kinder erdrosselt, dann sich selbst die Pulsadern aufgeschnitten. Endstation „dépôt des cadavres", die Leichenhalle im Krankenhaus von Tamanrasset.

Die heiße Piste von Algier übers Hoggar-Gebirge, so sagt der Duisburger Studienrat und Sahara-Forscher Werner Nöther, sei „die gefahrvollste touristische Fernstrecke der Welt". Die ersten 2000 Kilometer sind nur strapaziös. Richtig riskant wird es erst hinter Tamanrasset, wo der Asphalt aufhört und sich die Piste streckenweise in uferlosen Sandseen verliert.

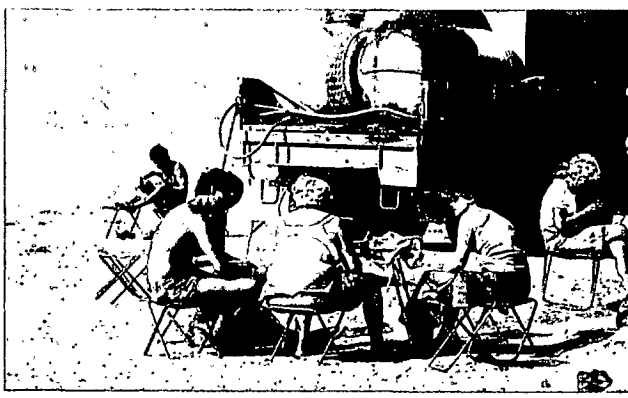
Noch bodenloser als der weiche Dünensand ist der Leichtsinn, mit dem sich jährlich Hunderte forsche Fernfahrer ins Abenteuer stürzen. Ihre Fahrzeuge würden beim deutschen TÜV oft gar nicht erst vom Hof gelassen: Autos mit eiernden Rädern, durchgeschlagenen Stoßdämpfern, abgefahrenen Reifen und mit rostigen Kühlern, deren Lecks mit Kaugummi oder Isolierband abgedichtet sind. Von den 4000 bis 5000 Autos, die jedes Jahr auf die rund 5000 Kilometer lange Reise nach Westafrika gehen, kommt jedes dritte nie an.

Die meisten Havariepiloten könnten gerettet werden, wenn sie wenigstens ausreichend Wasser gebunkert hätten. Bei 45 Grad im Schatten braucht der Mensch im Wüstenklima um die sieben Liter Flüssigkeit am Tag. Wenn er dazu noch arbeiten – zum Beispiel sein Auto freischaufeln – muß, können es leicht 20 Liter werden.

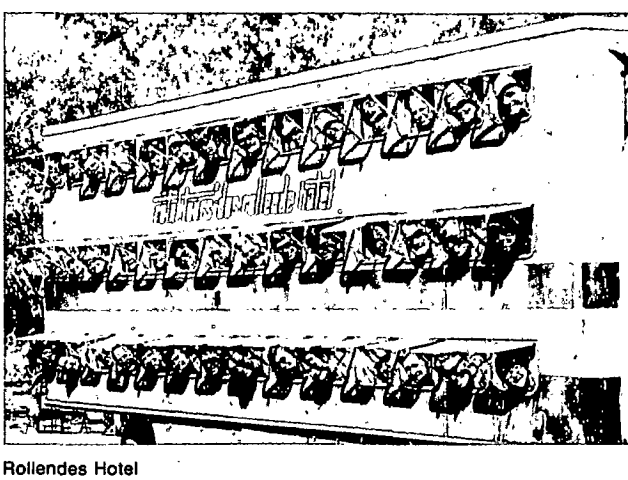
Das heißt: Wer sicher sein will, daß er im Notfall eine Woche lang durchhält, muß seinen Wagen bis unter das Dach mit Wasserkanistern vollpacken. Aber schwerbeladene Autos liegen tiefer, und tiefliegende Autos bleiben im Sand leichter stecken. Die belgische Familie hatte nur einen einzigen Wasserbehälter dabei – 20 Liter für vier Personen.

Von den hochtrainierten Brachialtouristen, die die Wüstenroute per Kamel, Fahrrad, Motorrad oder zu Fuß zurücklegen, ist noch kaum einer verdurstet. Seit Jahren durchqueren „Rollende Hotels" sicher die Sahara – jeweils zwei Busse mit je 40 Passagieren, in denen in drei Stockwerken übereinander geschlafen wird.

Auch von den Profis, die im Doppel-Huckepack-Verfahren drei-, viermal im Jahr je einen großen und einen kleinen Lkw und einen Personenwagen überführen (und gut davon leben), ist selten einer auf der Strecke geblieben.



Wüsten-Picknick



Rollendes Hotel

Sahara-Urlauber, algerische Transsahara-Piste südlich

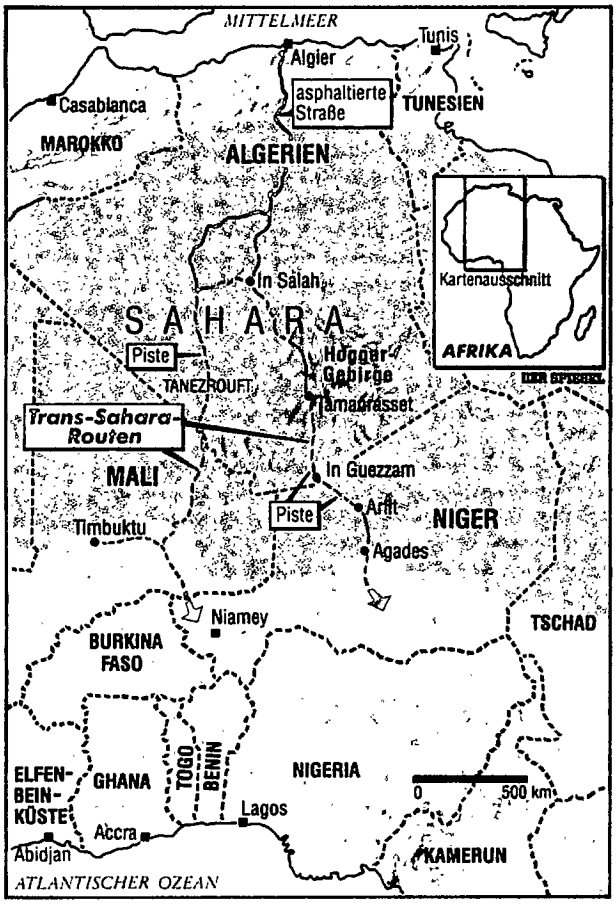
Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs konnte man sogar im Linienbus nach West- und Zentralafrika reisen. Die Komfortbusse der „Compagnie Générale Transsaharienne" brauchten acht Tage von Algier über Tamanrasset bis nach Fort Lamy (heute Ndjamena) am Tschad-See.

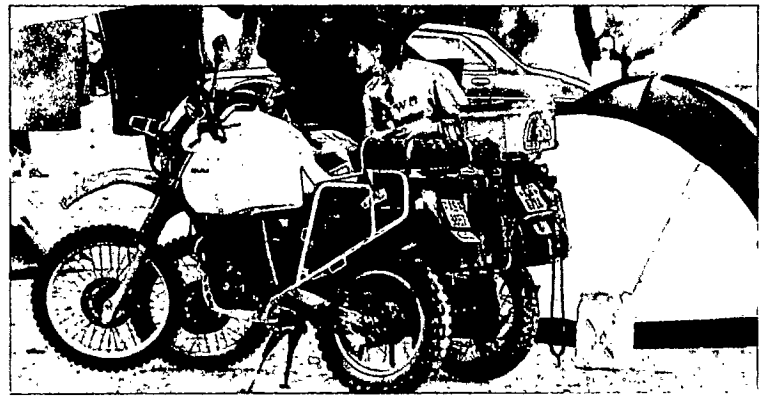
Damals waren die wichtigsten Pisten mit Tonnen markiert. Individualreisende mußten sich vor dem Start zu den einzelnen Teilstrecken ab- und nach der Ankunft am Zielort wieder anmelden. Wer nicht pünktlich Laut gab, wurde per Flugzeug und Kamelpatrouille gesucht – kostenpflichtig, versteht sich.

Das Alarmsystem besteht im Prinzip noch heute. Doch die „Daira", die algerische Wüstenpolizei, müßte ständig alle ihre Männer bereithalten, wenn sie nach jedem Fremden fahnden wollte, der sich nicht meldet.

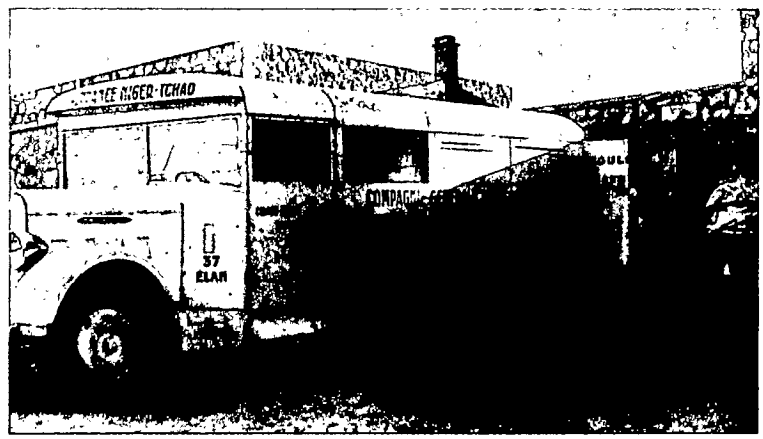
Viele wollen auch gar nicht gefunden werden, weil sie den Zwangsumtausch von tausend Dinar nicht einhalten und deshalb den Kontakt mit den Behörden meiden. Die Daira sucht meist nur noch, wenn ausländische Botschaften oder Verwandte einen Antrag stellen. Doch dann ist es in der Regel zu spät.







Motorrad-Tourist



Transsahara-Bus 1935

von Tamanrasset (o.): „Die gefahrvollste touristische Fernstrecke der Welt"

Als Orientierungshilfe haben die Algerier entlang der besonders heimtückischen Tanezrouft-Strecke westlich des Hoggar Lampen mit Solarzellen-gespeisten Batterien aufgestellt, die nachts den Weg weisen sollen. Doch die meisten Lampen leuchten nicht mehr, weil die Batterien gestohlen wurden.

Den wachsenden Transsahara-Verkehr können viele der unbefestigten Pisten nicht mehr verkraften. Wenn die 50-Tonnen-Brummis eine eingefahrene Route mit ihren Zwillingsreifen ruiniert haben, suchen sich die Trucker eine neue. Zwischen Tamanrasset und In Guezzam ist die Piste auf einer Breite von über 200 Kilometern nach Osten und Westen trichterförmig ausgefranst.

Die meisten Ausweichrouten enden im Nichts. Wer sich verirrt, hat keine andere Wahl, als auf der eigenen Spur zurückzufahren. Doch vor allem die Akkord-Fahrer kalkulieren so knapp mit Wasser und Sprit, daß es häufig für die Umkehr nicht reicht.

Den Überlebensrekord hält der Bundeswehrreservist Johann Mair aus Immenhofen in Bayern. Mair und sein Freund Peter Scharf hatten 1980 auf dem Weg nach Timbuktu (Mali) in ihrem Citroën 2 CV die Orientierung verloren und waren schließlich ohne Benzin liegengeblieben. Sie gruben in einem trockenen Flußbett nach Wasser und wurden in zwei Meter Tiefe tatsächlich fündig.

Um sich gegen die Hitze zu schützen und Energie zu sparen, buddelten sich die zwei Freunde tagsüber im Flußsand ein und versetzten sich mit Hilfe von Yoga sowie autogenem Training in einen Dämmerzustand.

Peter Scharf starb am 60. Tag an Entkräftung. Mair wurde am 81. Tag lebend gefunden – nach zwei Monaten ohne Nahrung und nur zehn Autominuten von einer regelmäßig befahrenen Piste entfernt. ◆