

DÉJÀ-VU AN DER GRÄBERPISTE

Erstmals seit 17 Jahren fuhr eine Gruppe von Enduro-Reisenden wieder über die legendäre „Gräberpiste“: Ein außergewöhnliches Erlebnis in jeder Hinsicht.

Seit den Touristen-Entführungen im Jahr 2003 war die einstige Traumstrecke aller Algerien-Reisenden verboten. Je näher Reise-Organisator und ENDURO-Mitarbeiter Thomas Troßmann dieser fantastischen Route jetzt kam, umso mehr wurden teils düstere Erinnerungen an ein buchstäblich brenzliches

Abenteuer wach – glücklicherweise nicht nur.

Allmählich öffnet sich das Oued Tahaft in Richtung Norden und die gewaltige Ausdehnung des bislang nur hinter den Felswänden des Tals herausspitzenden Dünenmeers wird erkennbar. Wir erreichen den Erg Tifernine von Süden kommend, – über die einzige Möglichkeit, die

Berge und Hoch-Plateaus des westlichen Tassili N'Ajjer mit Fahrzeugen zu durchqueren. 220 Kilometer weit sind wir an den letzten beiden Tagen auf winzigen Pisten durch dramatisch-schöne Landschaften gekurvt, über steile Bergpässe und Dünenketten, durch Schluchten und Wadis – ein enduristischer Fahrspaß der Extraklasse.

Zuvor hatten wir in dem Tuareg-Dorf Tamadjert einen Pausentag eingelegt. So klein, abgelegen und schwer erreichbar es ist, so zufrieden und glücklich wirken die kaum hundert Bewohner dieses Sahara-Shangrila. Kein Wunder, denn in dem malerischen Talkessel sorgen geschützte Lage, mildes Klima und Wasserreichtum für angenehme Lebensbedingungen, funktionierende Landwirtschaft, Viehzucht und damit den Wohlstand, den Tuareg sich wünschen.

Ein großer Funkmast ist bei unserer Ankunft das Erste, was wir von Tamadjert sehen. Er steht an der urplötzlich auftauchenden Steilabfahrt am Ende der 30 Kilometer langen Holperpiste, die das Dorf für Motorfahrzeuge zugänglich macht – zumindest für geländegängige. Touristen auf Enduros kommen noch seltener nach Tamadjert als solche mit Geländewagen. Seit meinem letzten Besuch vor einem Jahr gab es keine, wie uns Abdeljel, einer der Honoratioren Tamadjerts, mitteilt. Er hatte unsere Gruppe aufs Herzlichste begrüßt, erkannte trotz des Helms außer Tony und mir auch Petra sofort wieder, obwohl sie das letzte Mal vor drei Jahren hier war.

Wahrscheinlich ist sie die einzige Frau, die je auf einer Enduro nach Tamadjert kam.

Da unsere Begleitautos noch eine ganze Weile brauchen werden, bekommen wir unseren Mittagsimbiss von Abdeljelils Frau – das Tuareg-Standardgericht „Taguella“. Wie immer schmeckt der Eintopf aus im Sand unter offenem Feuer gebackenem Fladenbrot und würziger Soße köstlich.

In der nahen Schule ist gerade Unterrichtsschluss. Klar, dass das runde Dutzend Mädels und Jungs gleich zu uns überkommt. Interessanter als wir sind nach der Begrüßung natürlich unsere Motorräder.

Eine richtige Arzt-Praxis und zwei neue Brunnen mit solarbetriebenen Pumpen gebe es nun, erzählt Abdeljelil. Das aus dem Hahn sprudelnde Wasser ist kristallklar. Erfreulich, was die algerische Regierung für die nur zwei Prozent der Bevölkerung zählenden Tuareg tut – nicht nur hier in Tamadjert, sondern auch in ihren anderen Siedlungen, seien sie auch noch so abgelegen. Deshalb hat die Tuareg-Miliz Azawwat in Algerien auch kaum noch Anhänger – im Gegensatz zu den Nachbarstaaten Mali und Niger.

Dort kooperiert die Führung der einstigen Tuareg-Autonomie-Bewegung inzwischen mit Al-Kaida – wenn auch nicht aus islamistischem Fanatismus, sondern für Geld und Waffen zum Kampf um den ersehnten grenzübergreifenden Tuareg-Staat. Dass daraus etwas wird, ist unwahrscheinlicher als je zuvor, denn auch die Azawwat gilt heute als terroristische Organisa-

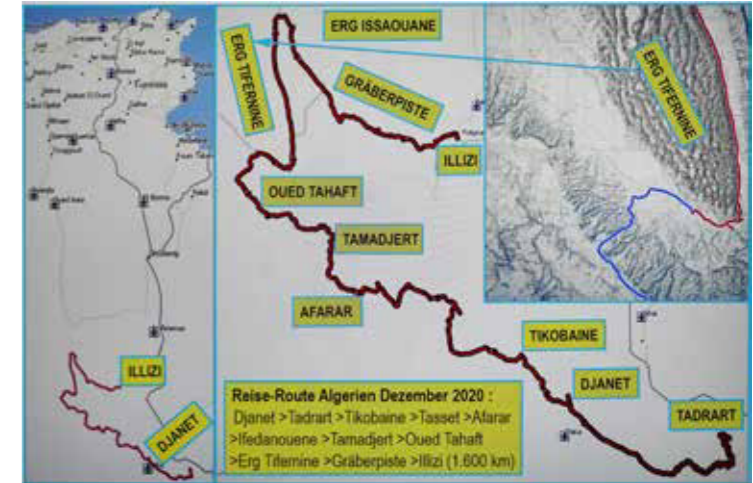
tion und wird von nationalen wie internationalen Truppen genauso bekämpft wie Al Kaida, IS und Boko Haram.

Erst zwei Stunden nach uns treffen Salah, Mohamed und Brahim ein. Zwei Reifenpannen waren neben ihrem zwangsläufig niedrigeren Tempo der Grund. Nach dem Aufbau unserer Zelte wandern wir über vom Wasser glatt geschliffene Felsplatten in eine Schlucht voller Oleander-Bäume und Palmen. Unser Ziel sind die Gueltas von Tamadjert. Eine meiner ersten Fragen an Abdeljelil war vorhin auch nach dem Wasserstand dieser Natur-Schwimmingspools. Im Gegensatz zum letzten Jahr sind sie randvoll. Ein Bach stürzt als kleiner Wasserfall in ein schwimmbadgroßes Felsbecken. Auch Anfang Dezember hat die Sonne noch genug Kraft, um einem Sprung in das kalte Wasser nicht widerstehen zu können.

Auf dem Rückweg führe ich unsere Gruppe zu einer überhängenden Felswand am Rand des Tals. Dort befinden sich in einer Höhle jungsteinzeitliche Felsmalereien: Jagd- und Kampfszenen, Reiter, Tänzerinnen und von Pferden gezogene einachsige Streitwagen –

INFO

Algerien-Reisen sind Anur mit einheimischen Führern gestattet. Das Unternehmen WÜSTENFAHRER REISEN THOMAS TROSSMANN (<http://www.wuestenfahrer.com>) veranstaltet seit über 30 Jahren Enduro-Gruppenreisen dorthin, seit 2019 auch wieder auf der legendären „Gräberpiste“.



Schlamm Schlacht: 2017 hatten wir sie im Tadrart (ENDURO 5/17), jetzt sind selbst so versteckte Gueltas ausgetrocknet

Als es noch keine Sahara gab: Jahrtausende alte Felsmalereien erzählen von dieser Zeit



„Airport Afarar“: Der aus der Kolonialzeit stammende „Flughafen“ ist auf der riesigen Schwemmtonebene leicht zu übersehen



„Coupe de monde“ nennen die Fußballbegeisterten unter den Tuareg diesen Felsen im Tadrart



„Böser Nachbar“? Die Riesendünen von Tin Merzouga erlauben den Blick nach Libyen

die meisten so gut erhalten, dass man ihr Jahrtausende zählendes Alter kaum glauben kann.

Die Algerien-„Ersttäter“ in unserer Gruppe sind besonders froh, doch noch schöne Felsmalereien zu sehen, denn in der Oasenstadt Djanet – Startpunkt unserer Reise – wurde uns die Wanderung zu den berühmten Felsmalereien von Jabbarem nicht gestattet. Schwarzafrikanische Flüchtlingsgruppen, die aus dem nahen Libyen über die „grüne Grenze“ des Ajjer-Hoch-Plateaus nach Algerien marschieren, sind der Grund.

In Djanet hatte unsere Enduro-Reise begonnen. Meine acht Mitreisenden waren dorthin geflogen. Ich legte die über 2000 Straßen-Kilometer wie immer overland zurück – mit meinem kleinen Truck und einem Anhänger mit neun Motorrädern. Am Tag vor der Flugankunft lade ich mit den drei unsere Reise begleitenden Tuareg 250 Kilogramm Verpflegung, 18 Benzin- und 16 Wasserkanister, Bordküche, Biertisch-Garnitur und Pavillon, Werkzeug, Reparatur-Material, Reserve-Reifen und unser Gepäck auf ihre beiden Pickups um – und unsere neun Motorräder vom Anhänger.

Meine eigene KTM 350 EXC Sixdays scheint im Hof unseres kleinen Hotels – seit meiner ersten Algerien-Reise logiere ich dort – schon ungeduldig zu warten, denn Auto und Anhänger haben ab jetzt Pause, werden von einem algerischen

Freund in die 400 Straßen-Kilometer nördlich gelegene Stadt Illizi zurückgefahren. Dort wird unsere Reise in zwei Wochen enden.

Unsere fünftägige Runde durch die fantastische Landschaft des südöstlich von Djanet gelegenen Nationalparks Tadrart – zu Pilzen, Nadeln, Torbögen und „Schlössern“ erodierte Berge und Schluchten inmitten tiefroter Dünen – ist ein grandioser Reiseeinstieg und Enduro-Fahrspaß pur (auch in der Reise-Story in ENDURO 5 und 6/17). Die folgende dreitägige Durchquerung des südlichen Tassili n’Ajjer führt durch die Regionen Tikobaine, Dider, Tasset, Afarar und Ifedanouene. Das sind Landschaften wie aus Wildwest-Filmen oder nur mit dem Satz „wie von einem anderen Planeten“ zu beschreiben.

Mit dem Erreichen Tamadjerts haben wir die von Touristen besuchten Regionen der algerischen Sahara verlassen, „endet der Kindergeburtstag“, wie Mitreisender Jörg trocken meint. Unsere Tuareg-Begleiter ermahnen uns vor der Ausfahrt aus dem Talkessel in Richtung Norden eindringlich, ab jetzt alle rund zehn Kilometer auf die Autos zu warten. Das ist an den folgenden beiden Tagen ohnehin unerlässlich, da ich die Passage zwischen dem „Tal der glücklichen Tuareg“ und den Dünen des Erg Tifernine – Einstieg zur „Gräberpiste“ – nur einmal gefahren bin. Ende der 80er Jahre, weshalb es keinen GPS-Track dafür gibt.

Fünf Tage haben wir noch, um die rund 650 Kilometer von Tamadjert nach Illizi zu bewältigen. Zwei davon liegen hinter, der Erg Tifernine unmittelbar vor uns. Das Sandgebirge entwächst dem nördlich gelegenen Erg Issaouane und hat die Form eines spitzwinkligen Dreiecks – 130 Kilometer lang, im Norden 40 Kilometer breit, im Süden wie abgeschnitten in einer kleinen Gruppe riesiger Dünen endend. Seine Form verdankt der Tifernine den ihm im Osten, Westen und Süden einschließenden Bergzügen. Seine Dünen gehören mit bis zu 450 Metern Höhe über der Umgebung zu den höchsten der Sahara. In seinem Inneren



Enduro-Wandern 1: In der märchenhaften Landschaft des Tadrart



Enduro-Wandern 2: Im Schluchten-Labyrinth des Tassili N’Ajjer

gibt es wegen des von drei Seiten wehenden Winds kaum längere Täler. Überwiegend tiefe Trichter trennen die pyramidenförmigen Sandberge voneinander. Das macht den Erg für Autos unpassierbar und stellt selbst im Dünenfahren routinierte Enduristen auf leichten und starken Maschinen vor eine schwere Aufgabe. Das musste ich mit einem Freund einst auf drastische Art und Weise erfahren.

Die Erinnerung an unsere Horror-Tour im Oktober 2001 wird mit

flammtter Schal oder Handschuh, vielleicht auch Marios Jacke. Als wir auf der Düne, die wir zum Erkunden einer fahrbaren Linie zu Fuß erklommen haben, die Katastrophe bemerken, ist es jedenfalls zu spät. Marios umgekippte Maschine brennt! Flammen schlagen über dem Gepäck zusammen. Dann die Explosion: Ein dumpfer, ohrenbetäubend lauter Schlag, eine dreifach mannshohe, schwarzgelbe Feuersäule, durch die Luft sirrende Metallteile.“

Drei Tage und drei Nächte waren wir damals aus dem Inneren des Erg in Richtung des Brunnens Hassi Ntsel gelaufen, dem einzigen Ort mit der Chance auf ein Überleben unseres Abenteurers. Mehr tot als lebendig wurden wir in seiner Nähe von Tuareg gefunden.

In unserer jetzigen Reisegruppe bin ich übrigens nicht der Einzige, dem der Erg Tifernine schon ein Motorrad genommen hat. Auch der Schweizer Tony, schon oft war ich mit ihm unterwegs, hat seine Endu-

ro Ende der 90er Jahre mit Motorschaden dort zurücklassen müssen. Zum Glück schafften er und sein damaliger Reisepartner es auf dessen Maschine aus dem Erg heraus.

Alle drei Motorräder befinden sich aber noch immer dort – unauffindbar begraben, denn schon nur zwei Wochen nach unserer Rettung konnte ein per Helikopter vom nahen Militärstützpunkt Bordj Omar Driss zum Ausgangspunkt unserer „Wanderung“ geflogener Such-Trupp nicht mehr das Geringste finden.

Obwohl ich am Morgen noch vorhatte, unser heutiges Camp unmittelbar an den Tifernine-Dünen einzurichten, lagern wir doch einige Kilometer südlich in einem vegetationsreichen Wadi. Nicht weil Tony und ich nach dem langen Fahrtag und wegen unseres „déjà-vu“ keine Lust mehr auf ein wenig Dünen surfen haben, sondern weil unsere Tuareg es so wollen. Einen Lagerplatz am Rand des Erg lehnen sie schlichtweg ab – erstmal mit der Begründung, dass es dort nach Son-

nenuntergang besonders kalt sei, eventueller Wind das Zelten, Kochen und Essen unangenehm machen würde und auch kein Feuerholz zu finden sei.

Wie mir unser 70 Jahre alter „Chef-Guide“ Mohamed später am Lagerfeuer anvertraut, sei ein weiterer Grund, dass es im Erg Tifernine Geister gebe. Es sind wie ich ungläubig höre, nicht die üblichen „Djenoun“ aus der Mythologie der Wüstenbewohner. Vor einem halben Jahrhundert, erzählt Mohamed, sei eine große Karawane spurlos im Erg Tifernine verschwunden. Erst Jahre später fanden andere Nomaden ihre Überreste – Kamel-Kadaver, in ihrem Inneren mumifizierte Menschen. Kaum vorstellbar, was für ein Drama sich damals abgespielt haben muss. Ihre Geister würden noch immer im Tifernine „leben“. Schlimme Geschichten und Erinnerungen – tags darauf ziehen sie den Kürzeren gegen unsere Lust aufs Dünenfahren.

Thomas Troßmann
Fortsetzung folgt



So entspannt wie ihre Herrchen: Die Hirtenhunde der Tuareg-Nomaden

Fotos: Forberg, Ludowici, Neunteufel, Troßmann

Naturschwimmbad: Die Gueltas von Tamadjert sind trotz ihrer Temperatur unwiderstehlich

jedem Kilometer, den wir uns dem Erg nähern, deutlicher. In einem meiner Bücher („Der Wüste begegnen“) habe ich die Geschichte beschrieben:

„Seit heute Vormittag sind wir in einem der einsamsten und unzugänglichsten Gebiete der Erde, seit heute Mittag als „Schiffbrüchige“ in einem Meer ohne Wasser. Eines unserer beiden Motorräder ist nur noch qualmender Schrott, das andere fahruntüchtig. Mindestens drei Tagesmärsche trennen uns vom nächsten Brunnen, kaum mehr als zwei vom letzten Schluck Wasser.“

Warum das alles passiert ist? Genau wissen wir es nicht, können es jetzt auch nicht mehr feststellen. Vorbote der Katastrophe waren wahrscheinlich ein im Sand versunkener Seitenständer, auslaufendes Benzin und ein überhitzter Motor, Ursache ein am Auspuffkrümmer des umgestürzten Motorrads ent-

„Tierpark“ Tikobaine: Unter dem Rüssel des „Gigantofanten“ durchzufahren ist für Enduristen Pflicht

Erg Tifernine: Endlich haben wir seine Riesendünen erreicht. Die „Gräberpiste“ ist nicht mehr weit



EINST UND HEUTE

Fortsetzung der spannenden Wüstenreise:
Ein Mix aus erlebnisreicher Gegenwart
und aufregender Rückblende.

Die kleine Piste, die am Nordende des riesigen Tassili N'Ajjer um die Südspitze des Dünenmeers Erg Tifernine herumführt, kenne ich nur von einer 20 Jahre zurückliegenden Reise. Was heute Vormittag zur Folge hat, dass ich falsch fahre. Ich hoffe zuerst, dass sich das malerische Tal wieder in Richtung Erg öffnet, doch es windet sich weiter ins Bergland des Ajjer-Plateaus hinein.

Aus dem kamen wir gestern – auf der einzigen Route, die es für Fahrzeuge passierbar macht. Landschaftlich traumhaft schön, dazu ein enduristischer Fahrgenuss ist die Strecke vom Tuareg-Dorf Tamadjert am Südrand des Plateaus bis zu seinem Ende im Norden.

Ich will nicht weiter in die Sackgasse hineinfahren und kehre um. Denn auch wenn wir mit unseren leichten und hoch geländegängigen Enduros höchstwahrscheinlich über irgendein Nebental zum Ostrand des Erg Tifernine abdrehen könnten, unsere Begleitautos können so etwas nicht befahren.

Mohamed, Salah und Brahim stehen an der von mir übersehenen Pistengabelung auf einem Felshügel auf den Ladeflächen ihrer beiden Pickups und wedeln mit ihren Chechs, den etliche Meter langen Turbanen der Tuareg. Sie haben sofort angehalten, als unsere neun Motorradspuren die korrekte Richtung verließen. Der 70-jährige Mohamed lächelt etwas suffisant, aber auch erleichtert. Meine kurze Irrfahrt war zwar die erste auf bislang über 1000 Offroad-Kilometern, hat aber klargestellt, wer bei unserer Reise der „Chef-Guide“ ist.

Wir folgen weiter der sich am Rand der Tifernine-Dünen über Geröllberge schlängelnden Piste. Immer wieder ist sie unauffindbar

Wüsten-Idylle: Das Innere des Tassili N'Ajjer

vom Sand verweht. Weiter nach Osten als bis zum Tal meiner Fehlfahrt führen wohl schon lange nicht mal Einheimische. Touristen sowieso nicht, denn wir sind in einer Gegend der algerischen Sahara, die viele Jahre Sperrgebiet war. Seit den Touristen-Entführungen von 2003 auf der nicht mehr weit entfernten „Gräberpiste“ war es unmöglich, die für touristische Reisen obligatorische Genehmigung für diese Gegend zu erhalten.

Bei einer Pause an fotogenen Riesendünen zeigt Mohamed in ein zwischen die Sandberge hinein-führendes Tal und meint in seinem gebrochenen Französisch: „Pos-

sible pour motos“ – mit Motorrädern geht das. Das lasse ich mir nicht zweimal sagen. Die Passage ist ein Traum für jeden ambitionierten Enduro-Dünenfahrer – und das sind in unserer acht Fahrer und eine Fahrerinnen zählenden Gruppe alle. Die spektakulär zwischen und über die Tifernine-Dünen führende Abkürzung wird daher mit viel Fahrspaß gemeistert.

An der Ostseite des Sandgebirges warten wir wie mit unseren Begleitern vereinbart. Aber erst nach einer Stunde werden die beiden Autos auf einem weit entfernten Hügel sichtbar. Die Umfahrung der Tifernine-Südspitze war

extrem holprig und voller scharfkantiger Felsplatten. Da hätten auch wir trotz Moosgummi oder dicken Schläuchen langsam fahren müssen.

An seiner Ostflanke zeigt das über 100 Kilometer lange Dreieck des Erg Tifernine ein völlig anderes Bild als an seiner West- und Südseite: Vor uns erstreckt sich zwischen den linkerhand aufragenden Riesendünen und dem rechts liegenden Tal des Wadi Mellene eine endlose am Horizont im Flimmern der Wüstenluft verschwimmende Sandfläche. Im unteren Teil ist sie eben und unsere Autos können so schnell fahren wie wir. Mit bis zu

100 km/h fliegen wir gemeinsam über die Weite. Sie steigt in kilometerweit auseinander liegenden Wellen an und ab.

Die meisten dieser oft etliche Meter hohen Anstiege fühle ich mehr, als ich sie sehe. Denn als voraus Fahrer habe ich keine Spuren vor mir. Immer wieder ist diese Fahrt in der das menschliche Auge überfordernden Weite ein Blindflug. Ab und zu helfen große flache Steine beim Einschätzen von Entfernungen – Reibschalen aus der Jungsteinzeit, vom Wüstenwind mal versteckt, mal freigelegt.

Die Ostseite des Erg Tifernine ist voll von Steinwerkzeugen. Auf einer

Reise in den 1980er Jahren hatten wir an unserem Lagerplatz einmal ein regelrechtes „Freilichtmuseum“ aus Dutzenden von Reibschalen, Faustkeilen, Steinäxten und Hunderten von Pfeilspitzen angelegt. Nicht nur wegen der steinzeitlichen Relikte lasse ich meinen Blick immer wieder nach links abschweifen. Wo die Sandfläche steiler wird, bilden die in Talnähe runden Riesensandwellen nämlich Dünen mit Graten und dahinter steil abfallenden Lee-Seiten. In unserer Fahrtrichtung sind sie kaum sichtbar.

So etwas zu übersehen, kann zu einem Unfall führen, wie ich ihn hier einst erleben musste. Ein

Mitreisender war damals mit seiner Enduro über einen Dünengrat hinausgeschossen und erst nach einem weiten Sprung aufgeschlagen. Er brach sich zum Glück nur ein Schlüsselbein. Die Gabelholme seines Motorrads wurden durch den Aufprall jedoch abgeknickt! Deshalb bleiben jetzt meine Mitreisenden in der Nähe meiner Spur.

So steht der Spaß an dem surrealen Fahrgefühl gegenüber seinen Risiken im Vordergrund. „Gebremst“ im Wortsinn wird er nur, weil sich unter dem Oued-Mellene-Talboden Asche ehemaliger Vulkanausbrüche befindet. Im östlich liegenden Bergzug Djebel Mellene sind die Krater noch gut zu sehen. Gerät man im Wadi in eine der vielen bis knietief mit Asche gefüllten Senken, heißt es Vollgas, um nicht stecken zu bleiben. Denn dann sind Atemnot und ein verstopfter Luftfilter unvermeidlich.

Selbst dort, wo unsere Sandautobahn verläuft, brechen die Räder unserer Enduros immer wieder in den Untergrund ein, erzeugen explosionsartig aufsteigende Staubwol-

INFO

Algerien-Reisen sind nur mit einheimischen Führern gestattet. Das Unternehmen WÜSTENFAHRER REISEN THOMAS TROSSMANN (<http://www.wuestenfahrer.com>) veranstaltet seit über 30 Jahren Enduro-Gruppenreisen dorthin, seit 2019 auch wieder auf der legendären „Gräberpiste“.

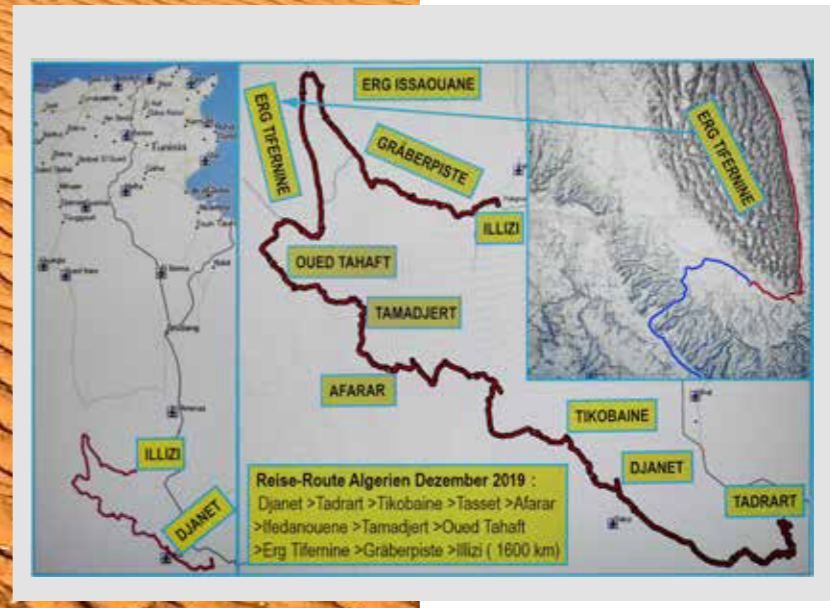
Wüsten-Camping: An perfekten Lagerplätzen herrscht kein Mangel



Wüsten-Experten: Tuareg-Guides lassen sicher und entspannt reisen



Wüsten-Teamwork: Suche nach Akazienstacheln



Reise-Route Algerien Dezember 2019 :
Djanet > Tadrart > Tikoaine > Tasset > Afarar
> Ifedanouene > Tamadjert > Oued Tahaft
> Erg Tifernine > Gräberpiste > Illizi (1600 km)

ken. Doch volle Power hilft. Schlimmer ist es für unsere Begleitautos. Sie legen an solchen Stellen geradezu Vollbremsungen hin, werden auch noch von ihren Staubwolken eingeholt – weshalb die hellbraunen Toyota bald wie algerische Krankenwagen aussehen. Auch unsere „Indianer“ haben ihre natürliche Bräune verloren, denn die Fenster sind schon lange nicht mehr dicht und lassen den hellen Staub durch.

Dort wo der Erg Tifernine dem Erg Issaouane „entspringt“ – 130 Kilometer seit seiner Südspitze – drehen wir von der bisherigen Nordrichtung nach Osten ab. Bald muss die

Pistentraße der „Gräberpiste“ unsere Fahrtrichtung kreuzen – wenn sie in den 18 Jahren seit meiner letzten Fahrt nicht vom Sand verschlungen wurde.

Ist sie nicht, denn ein am Horizont vor mir auftauchender dunkler Streifen entpuppt sich als der von französischen Soldaten in den 1940er Jahren erbaute Damm, auf dem die Kolonial-Route zwischen Fort Flatters – dem heutigen Bordj Omar Driss – und unserer Position den Erg Issaouane durchquert. Sie tut das an der mit knapp 30 Dünen-Kilometern schmalsten Stelle des 500 mal 400 Kilometer großen Dünenmeers und verkürzt die Fahrt nach Fort de Polignac, der heutigen Großstadt Illizi, gegenüber der um den Erg herumführenden inzwischen geteerten Strecke von 650 auf 400 Kilometer.

Diese und andere Dünen-Passagen der „Gräberpiste“ wurden damals mit Strohballen und Felsbrocken befestigt. Dass der Wüstenwind an diesen Wällen rasch neue Sandberge auftürmt, hatten die kolonialen Straßenbauer nicht bedacht. Ihren Spitznamen erhielt die über ein Jahrzehnt von Tuareg und französischen Besatzern umkämpfte Strecke von den ersten Wüsten-Touristen wegen der an ihr

liegenden christlichen und muslimischen Friedhöfe.

Die Sonne steht schon tief, als wir über die mit Steinmännchen markierte kaum mehr als autobreite und an besonders sandigen Stellen mit fußballgroßen Felsbrocken gepflasterte Pistentraße in Richtung Süden fahren, erst über das Nord-ende des Mellene-Bergzugs, dann hinunter in die Ebene zwischen seinem Ostrand und den Ausläufern des Erg Issaouane. Mein Vorschlag, gleich dort auf einer riesigen, aber flach ansteigenden Düne zu übernachten – am 31. Dezember 1999 feierten wir dort das Millennium-Silvester – wird von Mohamed nicht für gut befunden. Er fährt vor. Zehn Kilometer weiter biegt er links ab. Über steiniges und zerklüftetes Gelände geht es in den nun schon weit entfernten Erg Issaouane. Ich verstehe: Mohamed will keine Spuren hinterlassen. Vorher hätte ein Blinder sie auf der sandigen Ebene zwischen „Gräberpiste“ und unserem Lagerplatz auf der „Millennium-Düne“ gesehen.

Das von Mohamed gewählte Camp liegt über fünf Kilometer östlich der Piste, ebenso schön wie versteckt in einem Dünenkessel. Dort angekommen, erklärt mir unser Guide, dass man in dieser Gegend in punkto Lagerplatz auch heute noch

Wüsten-Pause:
Ganz entspannt im
Dünensand



Wüste Wege: Auf Enduros
Fahrspaß pur



Wüsten-Garten: Die Wurzel-
hügel uralter Tamarisken



auf Nummer Sicher gehen sollte. 2003 wäre es nicht zur Entführung von Touristen gekommen, meint er auch noch, wenn schon damals Führerplicht bestanden hätte. Da ist was dran, denn ein Guide hätte die vier Motorradfahrer, die als Erste gekidnappt wurden, auch nur außer Sichtweite der „Gräberpiste“ campieren lassen.

Zwei Tage vorher hatten damals meine Reisegruppe und ich die Pechvögel auf dem Campingplatz des Städtchens Djanet getroffen. Erst viel später erfuhren wir, was ihnen passiert war: Am Lagerfeuer neben ihrem Biwak sitzend, sahen sie in der Dunkelheit Autoscheinwerfer auf sich zukommen. Als schließlich mehrere Geländewagen bei ihnen stoppten, war rasch klar, dass es sich bei den Bewaffneten nicht um Militär oder Zoll handelte – beide Institutionen suchen manchmal nach Schmugglern oder Flüchtlingen.

Es waren damals Guerillas, Rebellen gegen die korrupte und

diktatorische Regierung. Sie befürchteten natürlich, dass die vier Motorradfahrer am nächsten Militär-Checkpoint von ihrer Begegnung auf der Gräberpiste berichten könnten. Ihre Gefangennahme war die Folge.

Ihr Kommandeur, der für zahlreiche Angriffe auf Militär-Stützpunkte und Terror-Akte in nordalgerischen Städten verantwortliche Ex-General Moktar-bel-Moktar, beauftragte an den folgenden Tagen weitere sich in der Region versteckende Guerilla-Einheiten, alle ihnen begegnenden Touristen zu kidnappen. Und von denen gab es 2003 in der algerischen Sahara viele. Denn obwohl es schon seit den 70er Jahren immer wieder zu Überfällen auf Touristen gekommen war, boomte der Sahara-Tourismus geradezu. Die vier Motorradfahrer wurden erst am Ende einer Monate dauernden Odyssee von der deutschen Regierung freigekauft. Andere Touristen waren schneller wieder zuhause.

Dem Vernehmen nach war in einigen Fällen nicht Lösegeldzahlung der Grund dafür, sondern das „Stockholm-Syndrom“, die Entwicklung einer Art Freundschaft zwischen Entführten und Entführern. Die Entführungen von 2003 brachten jedenfalls den Tourismus komplett zum Erliegen.

Auch ich fuhr erst 2006 wieder in die algerische Sahara – als sich die Machtverhältnisse langsam in Richtung Demokratie zu entwickeln schienen und es selbst in der Hauptstadt nur noch selten zu Bombenanschlägen kam. Die für touristische Reisen nun geltende Führerplicht änderte für mich nichts, da ich das Land schon seit langem mit Einheimischen bereiste. Wegen der damit verbundenen Kosten blieb die Zahl der nach 2006 wieder in die algerische Sahara Reisenden jedoch bis heute gering. Die Zeiten, als man in Algerien Billigurlaub machen konnte, waren vorbei. Dabei ist es mit Geld gar nicht zu bezahlen, einen ehemaligen Tuareg-Kämpfer als

Guide zu haben, statt von ihm überfallen zu werden.

Sarkasmus beiseite: Natürlich macht ein guter, also renommierter und einflussreicher Guide eine Wüstenreise denkbar sicher. Nicht, weil er die für Touristen typischen Fehler verhindert – das könnte selbst ein Tuareg-Schulkind – sondern weil er erstens weiß, welche Regionen nicht sicher sind und zweitens für ohne einheimische Begleitung Reisende „kritische“ Begegnungen zu harmlosen, oft angenehmen, zumindest interessanten macht.

So wie auf der außergewöhnlichsten Reise, die ich je in der Sahara durchgeführt habe – ich nannte sie damals „Tam-Timbuktu-Ténéré“. Im Dezember 2001 und Januar 2002 fuhren wir mit einem Dutzend Enduros und zwei Begleitautos durch Regionen der Staaten Algerien, Mali und Niger, die als Rebellen-Gebiet galten und es bis heute noch sind: Von der algerischen Stadt Tamanrasset nach Nordwest-Mali und von dort auf der Karawanen-Route nach Timbuktu war der erste nicht ganz „hasenreine“ Abschnitt, durch das Air-Gebirge und die Ténéré-Wüste

mir organisierten Enduro-Gruppenreisen durch Algerien betreut hatte.

Für den Mali-Teil der neuen Reise hatte er vorsichtshalber zwei Mitglieder der Azayat-Miliz engagiert. Damals war diese Tuareg-Organisation nur eine Art Sahara-Bürgerwehr, heute gilt sie wegen ihrer Duldung islamistischer Kämpfer im Gebiet nördlich von Timbuktu selbst als Terror-Organisation.

Für die Durchquerung der „heißeren“ Regionen der nigerischen Sahara hatte ich einen mir von zwei früheren Ténéré-Durchquerungen bekannten Targui – einer der füh-

wie Al-Kaida, Boko Haram und IS, würde ich mich natürlich nicht mehr in diese Gebiete wagen.

Am folgenden Vormittag erwischte mich nicht weit von dem auf unserer jetzigen Reise von Mohamed ausgewählten Dünen-Camp – an der winzigen Oase Hassi Tabelbalet – ein weiteres, nicht besonders angenehmes „Déjà-vu“. Der Brunnen mit seiner Tiertränke und einigen Palmen sieht aus wie bei meiner letzten Fahrt hierher. Das große Eisenkreuz, das den kleinen christlichen Friedhof überragte, ist nicht mehr da. Hier hatten wir am

ersten Tag des neuen Jahrtausends drei Motorradfahrer getroffen – einer davon beschäftigt mit der Reparatur seines kaputten Hinterreifens.

Es stellte sich heraus, dass wir indirekt am Tag vor unserer Millennium-Party mit ihnen zu tun hatten. Auf dem Weg zum nördlichen Einstieg der „Gräberpiste“ hatte man uns am rund 50 Kilometer von hier entfernten Militär-Checkpoint aufgefordert, im Krankenhaus der Kaserne Bordj Omar Driss einen deutschen Motorradfahrer zu besuchen. So trostlos wie das heruntergekommene Armee-Hospital, so schlecht

war der Zustand des Verunglückten, der zwar ansprechbar, aber ohne Erinnerung an seinen Sturz war.

Mein Anruf beim Rettungsdienst des ADAC – damals nur per Satellitentelefon möglich – ergab zum Glück, dass man von dem Verletzten bereits wisse und gerade Vorbereitungen treffe, ihn auszufliegen. Die Dreiergruppe von Hassi Tabelbalet war vorgestern also noch eine Vierergruppe. Wir konnten nicht verstehen, dass sie ihren verunglückten Mitreisenden alleine zurückgelassen hatten. Ein Reserve-Reifen aus unserem Begleit-Truck half weiter.

Dass der damit Beglückte sich 18 Jahre später bei mir als Assistent für eine Reise nach Westafrika bewerben würde, hätte ich damals genauso wenig erwartet wie auf dieser Reise dann im Februar 2019 die Erkenntnis, dass er dies nur getan hat, um sich und sein Motorrad günstig und bequem nach Senegal zu bekommen. Das erkannte ich erst, als er sich im Senegal absetzte.

Auf unserer Algerien-Reise läuft hingegen bis zu ihrem Ende alles weiterhin problemlos, harmonisch und lustig ab. Seit Beginn genieße ich es, mit einem coolen Team aus tollen Endurofahrern unterwegs zu sein. Als wir auf dem letzten, dicht besiedelten Abschnitt der einstigen „Gräberpiste“ auf eine Teerstraße stoßen – 100 Kilometer vor der Stadt Illizi – ist es daher nicht leicht, die Melancholie zu unterdrücken, die jeden vor dem nun anstehenden Heimflug beschleicht.

Einziger Trost: Nach einer Sahara-Reise ist vor einer Sahara-Reise.
Thomas Trofsmann



Wüsten-Tod: In der Sahara allgegenwärtig



Wüsten-Friedhof: An der „Gräberpiste“

Fotos: Forberg, Ludowici, Neunteufel, Trofsmann



Wüsten-Autobahn: Zwischen Erg Tifernine und Oued Mellene

zurück nach Südost-Algerien der zweite. Unser damaliger die Reise betreuender Guide war ein in der algerischen und malischen Sahara angesehener und einflussreicher Targui, der schon mehrere der von

renden Köpfe der Tuareg-Rebellion im Niger – gebeten, unsere Reise zurück nach Südost-Algerien zu betreuen und zu begleiten. Seit 2015, in Zeiten so unfassbar brutaler und fanatischer Terror-Organisationen



Wüsten-Highway: Einzig das Oued Tahaft ermöglicht die Fahrt durch das Tassili N'Ajjer