

Tunesien: Großer Östlicher Erg

DÜNEN-TRIP

Das größte Dünengebiet der Sahara ist von Europa aus nach nur rund 500 Straßenkilometern und nur einem Tag auf der Fähre erreicht. Deshalb ist dieses Land für eine Wüsten-Schnuppertour ebenso ideal wie für eine extreme Dünen-Expedition.

Es war 1980, als ich Geschmack am Dünenfahren fand. Es war bei der damals als Tor zur Sahara geltenden Oase Ksar Ghilane am nordöstlichen Rand des Großen Östlichen Erg – und mit meiner ersten richtigen Enduro, einer Honda XL 500 S. In den folgenden Jahrzehnten wurde das Fahren im Wüstensand zu einer Leidenschaft, die ich bei zahlreichen Reisen und Rallies auslebe.

Im Jahr 2001 wage ich mich erstmals ins Innere des tunesischen Grand Erg Orientale. Zuvor hatte ich ihn bei der einen und anderen Reise zwar schon „angekratzt“, dabei aber die Erfahrung gemacht, dass seine Dünen viel schwerer zu befahren sind als in allen anderen Ergs. Ihr besonders feiner und weicher Sand, ihre extrem verwinkelte, zerklüftete und enge Anordnung sind der Grund. Der tunesische Teil

des Großen Östlichen Erg sieht von oben betrachtet – zum Beispiel von einem der Berge in seinem Inneren – wie eine aufgewühlte Meeresbrandung aus.

Was mich im Jahr 2000 motiviert, tiefer in ihn hineinzufahren, ist der See Houdhet Riched. Er entstand in den 1980er Jahren, als mit gigantischen Ballonreifen ausgerüstete Spezial-Trucks der staatlichen Erdölgesellschaft im Inneren des Erg

Probebohrungen durchführten. Eine öffnete eine artesisische, also vom Erdinneren aufgeheizte Grundwasserblase. Seit damals sprudelt das Wasser aus dem Bohrloch – zu viel, um im Sand zu versickern. Eine Oase bildete sich, denn an dem Gewässer landende Zugvögel hinterließen in ihrem Kot Samen, Frosch- und Fisch-Laich.

Im Jahr 2000 zeigte mir ein Freund, der den „Verlorenen See“,

Highway to heaven: Die Fahrt vom „Verlorenen See“ zu den Riesendünen von Sif Essaouane ist für geübte Enduristen der Himmel auf Erden



Traumziel erreicht: Eine so extreme Strecke bewältigt zu haben, lässt sich nur durch eines toppen – den finalen Hillclimb zum Gipfelgrat von Sif Essaouane



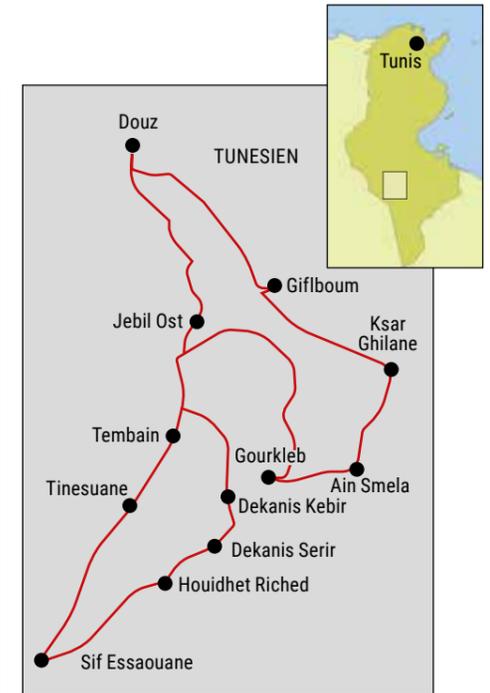
INFO

Formalitäten: Reisepass und für Tunesien gültige Internationale Grüne Versicherungskarte. Reisen südlich von Bir Aouine, westlich von Elmida und südlich Tembain unterliegen einer Genehmigungs- und Führerpflicht.

Anreise / Einreise: Per Fährschiff von Genua. Die Ein- und Ausreise am Hafen von La Goulette ist unproblematisch.

Motorradreisen individuell: Motorradreisen durch Tunesien sind wegen der vielen geteerten Straßen auch ohne besonders geländetaugliches Motorrad lohnend. Mit Reiseenduros erweitert sich das Spektrum um die vielen Naturbelags-Straßen und Pisten. In den Wüstengebieten der südlichen Landeshälfte kommen im Sand Unerfahrene an ihre Grenzen. Dünen-Gebiete sollten nur mit leichten Sportenduros in Angriff genommen werden. Extrem-Touren wie die beschriebene erfordern Routine im Dünenfahren.

Motorradreisen organisiert: Die beschriebene Tour wird von Wüstenfahrer Reisen für Sportendurofahrer und -fahrerinnen in zwei Varianten durchgeführt – zum „Verlorenen See“ Houdhet Riched auch für Dünenanfänger, sofern sie im „normalen“ Gelände routiniert sind, zu den Riesendünen von Sif Essaouane für im Dünenfahren Routinierte <http://www.wuestenfahrer.com>.



wie man ihn damals nannte, als erster Europäer erreichte – per Kamel zusammen mit Nomaden – seine Lage auf einer alten, aber sehr detaillierten Militärkarte. Im Frühjahr 2001 starten wir dann zu viert den Versuch, den Houdhet Riched mit Enduros zu erreichen.

Er ist rund 110 Kilometer Luftlinie von der am Nordrand des Erg liegenden Oasenstadt Douz entfernt. Wir kalkulieren wegen des erwarteten schwierigen Sandgeländes vier Tage für die Fahrt und einen verdoppelten Benzinverbrauch. Der erste Tag stimmt optimistisch. Wir schaffen es von Douz 60 Kilometer weit bis zu einem Berg namens Tembain, denn die Dünenketten sind nie mehr als mannshoch. Vor allem aber zeigen uns die Spuren zweier Autos gut fahrbare Passagen durch das Labyrinth.

Am zweiten Tag ist das feldwegbreite Schottersträßchen überwiegend unter kleinen Dünen begraben und wir verlieren es. Auf einer Ebene entdecke ich es wieder. Es endet vor der höchsten bisher gesehenen Dünenkette. Wir sind richtig, müssen nun aber nach Auskunft der beiden tunesischen Automobilisten sieben dieser Dünen-Barrieren queren. Sie sind breit und ihre Täler verlaufen so, dass sie uns immer wieder in die falsche Richtung führen. Nur die blaue auf dem Wegpunkt des Sees zuführende Linie auf meinem GPS verhindert eine Irrfahrt.

Die Sonne steht tief, als nach der letzten Dünenkette endlich eine Schotterebene und der Berg Dekanis Kebir auftauchen – nach gerade mal 20 wegen des weichen Sands und diverser kurzer Irrfahrten mühsamen Kilometern. Ziemlich erledigt lagern wir in der Nähe des Tafelbergs zwischen sichelförmigen Wanderdünen.

Am Tag drei heißt es wieder zahlreiche zwischen 20 und 30 Meter hohe und oft ineinander übergehende Dünengürtel zu überqueren. Doch wir kommen besser voran als gestern – weil wir nicht mehr ganz hinunter in die Täler und Kessel zwischen den Sandbergen fahren, denn dort sind wir im frisch angewehten Sand bisher oft steckengeblieben. Stattdessen kurven wir die Dünenkämme entlang, was bei konzentrierter Fahrweise ohne größere Rutscher oder gar Stürze funktioniert. Schon am späten Vormittag erreichen wir daher nach rund 20 Kilometern den zweiten Berg, den Dekanis Serir. In seiner Nähe taucht wieder eine alte Schotterpiste auf. Wir folgen ihr, bis sie vor einem Sandgebirge verschwindet, das alle bisherigen Dünenketten klein erscheinen lässt.

Es ist ebenso von Rinnen und Trichtern zerklüftet und es gelingt uns nicht, in dem weichen Sand so weit an den Dünenkämmen entlang hinauf zu kurven, dass der Schwung für die letzte Steilauffahrt zum Gipfelgrat reicht. Nach mehreren

Versuchen brechen wir unseren Motoren zuliebe ab, denn aus dem Überdruckventil des Kühlerdeckels zischender Wasserdampf zeigt, dass sie zu heiß werden.

Wir suchen unseren dritten Lagerplatz im Tal vor der heute für uns unbezwingbaren Dünenkette, finden an einem riesigen alten Tamarisken-Baum genug Schatten, um die Mittagshitze erträglich zu machen – und genug Feuerholz für den

Abend. Morgen bei Sonnenaufgang wird der Sand wegen der Kühle und des Taus, den es in diesem relativ pflanzenreichen Teil des Erg gibt, fester sein. Schon heute lassen wir den Luftdruck in unseren Reifen nochmals ab, von bislang 0,8 auf 0,5 bar. Damit sich die Grobstoller mit so niedrigem Druck nicht auf der Felge bewegen und einen Ventilabriss provozieren, ziehen wir alle Reifenhalter so fest wie möglich an.

Der vierte Fahrttag beginnt tatsächlich wie erhofft. Es ist, als würden wir über die Dünen fliegen, so zügig geht es voran. Mit Gewichtsverlagerung kurven wir die Grate entlang, katapultieren uns an zig Meter langen Steilhängen mit Vollgas hinauf zum Dünenkamm. Dicht davor ist übrigens nicht Bremsen, sondern ein kurzes Ziehen des Kupplungshebels das, was das Bike auf den Grat kommen lässt, ohne da-

rüber hinauszuschleusen. Geht es auf der anderen Seite eine steile Lee-Seite hinunter, heißt es das Gewicht weit nach hinten verlagern und so viel Gas geben, dass das Vorderrad in dem 35-Grad-Gefälle über den wie eine Lawine talwärts fließenden Sand „surft“, statt sich hineinzuschleiben – das macht enorm Spaß.

Am späten Vormittag springt auf der bislang wohl höchsten Dünen-



Abgelegen und malerisch: Die Oase des einst „Verlorenen Sees“ Houdhet Riched

kette die Entfernungsgabe zum Zielwegpunkt auf meinem GPS auf unter 300 Meter. Schätzungsweise ein Drittel so weit unter uns liegt ein mit glänzenden Flächen gesprenkelter Talkessel. Sie entpuppen sich als Felsplatten, flach und wie von fließendem Wasser glatt geschliffen. Doch das gibt es nicht. Der See scheint ausgetrocknet zu sein!

Wir sind maßlos enttäuscht, wissen nicht, ob wir gleich umkehren sollen oder erst morgen früh. Für gleich spricht, dass unsere Wasserreserven langsam knapp werden, weil wir bei der gestrigen Plagerei so viel trinken mussten. Ich erklimme mit meiner Husqvarna 510 trotzdem noch die nächste Dünenkette. Was ich von oben unter mir sehe, lässt mich die Arme hochreißen und vor Freude schreien – ein in der Sonne glitzernder Wasserspiegel, an seinem Ende Palmen, Büsche und im Wind wogendes Schilf, am anderen in einem dampfenden Teich plantschende Kinder. Einige Kamele stehen am Rand und trinken mit bis hier hoch hörbarem Gluckern. Vier Männer füllen am schenkeldicken Strahl eines aus dem Teich ragenden Rohres Wassersäcke und Kanister auf. Sie sind hochgewachsen und hager, sehen nicht wie Tunesier aus.

Wir parken ein Stück vor dem Seeufer, um die Kamele nicht zu erschrecken. Einer der Männer wickelt sich seinen Turban um den Kopf und läuft auf uns zu. Er streckt mir seine Hand zum Gruß entgegen, spricht die muslimische Grußformel. Ich antworte mit dem bayrischen „Sallem Aleikum“: „Grüß Gott“ und frage „Algerie?“. Der Nomade bejaht: „El Djazair.“

Abends werden wir von zwei Jungen von unserem Zeltplatz neben dem See in das Camp der Nomaden geführt. Unter Palmen essen wir köstlich schmeckendes Taguella, im Feuer gebackenes Hirsebrod mit scharfer Gemüse-Sauce, trinken danach den in einer langen Prozedur gekochten Tee der Tuareg – der erste Aufguss „bitter wie das Leben“, der zweite „stark wie die Liebe“, der dritte „süß wie der Tod“ – so erklärt uns das Familienoberhaupt in Französisch. Als ich tags darauf bei Sonnenaufgang aus meinem Zeltengang schaue, sehe ich die kleine Karawane eine Dünenkette hochlaufen – in Richtung Südwesten, wohl zurück ins heimische Algerien. Wir

fahren vom See nach Norden, zurück zum Tafelberg Tembain, wo sich der Kreis unserer Erstbefahrung des Houdhet Riched schließt.

In den nächsten Jahren wird der tunesische Teil des Grand Erg Orientale zu einem meiner Lieblingsreiseziele und ich bringe auf einem Dutzend von mir organisierten „Sandmeerkreuzfahrten“ zahlreiche Enduro-Fahrer und auch zwei -Fahrerinnen zum Houdhet Riched. Der wird immer bekannter und immer mehr Leute versuchen, ihn mit Geländewagen, Quads und Enduros zu erreichen.

Einige unterschätzen die Anforderungen der Strecke wegen der kurz erscheinenden Luftlinien-Distanz. So werden immer wieder Touristen vermisst und es kommt zu Rettungs-, nicht selten nur noch Bergungs-Aktionen durch das tunesische Militär.

2015 wird von den tunesischen Behörden für touristische Fahrten zum Houdhet Riched Führerplicht eingeführt. Für mich keine Änderung, denn ich fahre mit meinen Enduro-Gruppen schon nach unserer ersten Reise im Jahr 2001 nur noch mit einheimischer Begleitung dorthin – nicht nur wegen des Gepäck-Transports und des guten Essens, das sie uns unterwegs „zaubern“, sondern auch, weil man die Fahrt durch dieses Sandmeer erst dann wirklich genießen kann, wenn weder ein Sandsturm noch eine unfahrbar gewordene Passage noch ein Defekt oder ein „malader“ Fahrer zum echten Problem werden können.

Im Lauf der Jahre leidet das Ambiente des Houdhet Riched mehr und mehr, denn seit es in der Spur des Guides selbst Anfänger dorthin schaffen, fahren Veranstalter mit zum Teil großen 4x4-Konvois zum See. Das lässt mich den Entschluss fassen, den Houdhet Riched nur noch als Zwischenstopp anzufahren – auf dem Weg zu einem neuen Ziel. Das liegt dort, wohin bei meiner ersten Reise im Jahr 2001 die algerischen Nomaden weitergezogen sind. Es ist eine besonders hohe Dünenkette namens Sif Essaouane. Sie liegt rund 55 Kilometer südwestlich und nur noch zehn Kilometer vom tunesisch-algerischen Grenzverlauf entfernt.

Die Strecke soll wegen der vielen bis weit über 100 Meter hohen Dü-

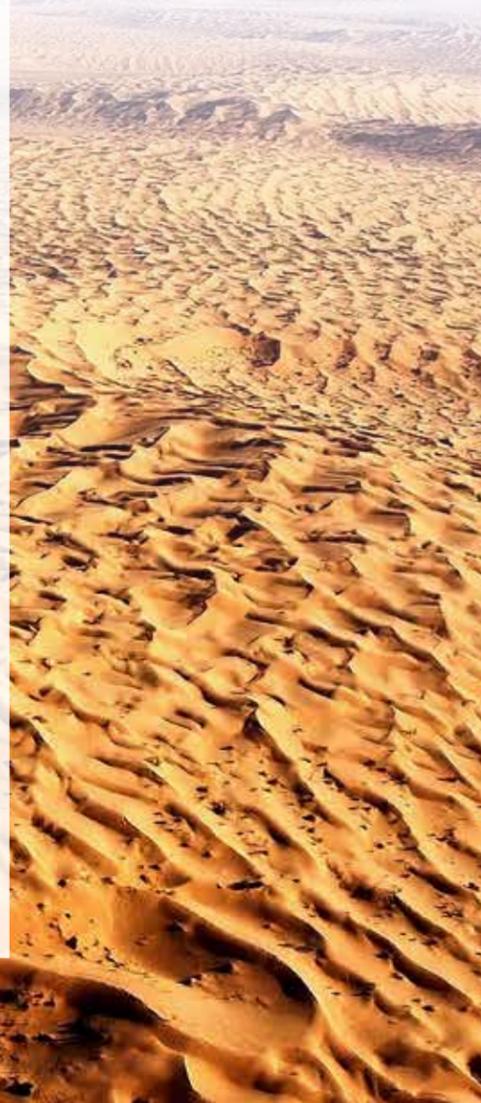


Überblick bewahren:
Unverzichtbar beim Dünen-
Surfen im Sand- Meer

nenketten die Fahrt zum Houdhet Riched als Kinderspiel erscheinen lassen. Endurofahrer sollen die Strecke nach Sif Essaouane bisher erst einmal in Angriff genommen haben.

Ich versuche es 2018 das erste Mal – und drehe schon nach ein paar Stunden um, da zwei Mitreisende ihre fahrerischen und konditionellen Grenzen erreichen. Dabei waren sie relativ problemlos zum „See“ gekommen. Im Jahr darauf sorgt plötzlich aufkommender und alle Spuren in kürzester Zeit auslöschender Wind für das Ende des zweiten Versuchs – zum Glück nur wenige Kilometer vom See entfernt. 2020 starte ich im wind- und temperatur-technisch optimalen Februar den dritten Versuch – mit fünf Endurofahrern. Alle sind in den hiesigen Dünen routiniert. Vier von ihnen fahren wie ich eine leichte Sportenduro. Nur einer nimmt die Fahrt mit seiner einen Zentner schwereren BMW XChallenge in Angriff.

Als Guide und Fahrer des ersten Begleit-Pickups engagiere ich den von seinen Guide-Kollegen „roi des dunes“ – König der Dünen – genannten Ex-Colonel. Er ist 65 Jahre alt und hat mich schon in den äußersten Süden Tunesiens begleitet. In seiner Militärzeit hat er Sif Essaouane mehrfach auf dem Weg zum tunesischen Grenzposten Bir Romane angefahren. Sein Sohn Hamsa fährt den zweiten Pickup. Für ihn



ist unsere Tour quasi Abschlussprüfung seiner Ausbildung zum Dünen-Guide.

Schon am ersten Fahrtag erreichen wir den Dekanis Serir, am zweiten den Houdhet Riched nach nur eineinhalb Stunden. Es scheint, dass alle für unsere „Sandozean-Kreuzfahrt nach Sif Essaouane“ fit genug sind. Beim Bad im See komme ich mit Italienern ins Gespräch. Sie waren mit ihren Iveco-Trucks schon öfter dort und überlegen, unseren Spuren nach Sif Essaouane zu folgen, sehen ihre Chance darin, dass unser Guide die „einfachsten“ Passagen findet. Der kommentiert ihren Plan nur lakonisch mit einem „pas possible“ – nicht möglich. Schon nach den ersten der unerwartet hohen und auch für uns Enduristen nicht einfach zu überwindenden Dünenketten hoffe ich sehr, dass die Italiener umkehren, bevor ein überschrüttener Point-of-no-return das unmöglich macht.

Unsere Guides überwinden mit den beiden mit Gepäck und Material, Werkzeug, Benzin und Wasser schwer beladenen Pickups auf den ersten Blick Unfahrbares durch clevere Wegwahl und perfekte Fahrtechnik. Schaffen sie mal einen Hang nicht beim ersten Anlauf, lassen sie sofort die Autos rückwärts runter- und einen Gegenhang hochrollen. Beim zweiten Mal funktioniert es dann auf dem



beim ersten Versuch komprimierten Sand. Wie wir mit den Enduros vermeiden sie es, in die zwischen den Sandgebirgen liegenden Täler hinunterzufahren, bleiben innerhalb der Dünenketten möglichst hoch oben, um von einer zur nächsten zu kommen. Einige Male müssen wir natürlich schon über Hunderte von Metern lange Steilhänge ins Tal „surfen“, was einer Achterbahnfahrt nicht nachsteht.

Am späten Vormittag des zweiten Tags stehen wir vor der bislang tiefsten und längsten Steilabfahrt. Amor wartet auf dem Grat neben seinem Auto. Er zeigt auf eine gewaltige, auf der anderen Seite des Tales aufragende Dünenkette. „Sif“, sagt er nur, und reicht mir mit einem

**Oasen-Stamm-
kneipe: Im
Städtchen Douz,
auch Tor zur
Sahara genannt**



1000-Sterne-Camping: Keine Unterkunft der Welt bietet ein so schönes Ambiente wie das im Dünenmeer

Fotos: Troßmann



Völlig losgelöst: Am Lagerfeuer rückt auch eine Pandemie in weite Ferne



Holzofen-Pizza „Desert“: Das tägliche Feuerbrot unseres Guides

Lächeln die Hand. Tatsächlich haben wir die laut GPS-Track 54 Dünen-Kilometer in nur eineinhalb Tagen geschafft!

Wir lagern am Fuß der gigantischen Dünenkette namens Sif Essauane, genießen erstmal ein Bier aus der Kühlbox und dann die am Lagerfeuer gegrillten Hähnchenkeulen, die unsere Guides zur Feier des Tages zubereiten. Am späten Nachmittag beginnen Hamsa und Freeride-Pilot Eberhard mit einer Wanderung zum Gipfelgrat.

Als die beiden eine Stunde später klein wie Ameisen ganz oben zu sehen sind, wollen Tinu mit der leichten Zweitakt-300er und Simon mit der vor Leistung strotzenden 500 EXC versuchen, dort hoch zu fahren. Ich lasse meine kleine Video-Drohne bis über den Gipfelkamm steigen und beobachte die beiden auf dem Display. Sie arbeiten sich mit dem einen oder anderen Fehlversuch entlang der Kämme der Vordünen fast ganz hinauf. Dann lehnen sie die Motorräder gegen den Hang und stapfen zu Hamsa und Eberhard, die neben einer Art Gipfelkreuz auf dem Dünenkamm sitzen.

Ist das meine Chance, als Erster ganz hinauf zu fahren? Ich wähle den kompromisslosen Weg, denn wenn überhaupt, dann ist der letzte und schätzungsweise 100 Meter lange Steilhang vor dem Gipfelgrat nur

mit Geschwindigkeit und optimaler Traktion zu knacken. Ich muss also mit richtig Speed in Falllinie hochfahren. Vor dem finalen Steilhang gebe ich deshalb schon bei der Abfahrt von der letzten Vordüne Vollgas, werde in der folgenden Senke aus stehender Fahr-Position urplötzlich in den Sattel gepresst, als der Druck die Federung meiner 350 EXC auf Anschlag komprimiert. Ich bleibe trotzdem am Gas.

Der für diesen Hillclimb perfekte dritte Gang dreht in den Begrenzer, als ich kurz vor dem Grat aus dem Dünenschatten in gleißendes Sonnenlicht eintauche. Ungebremst über ihn hinauszuschließen hätte einen supercross-mäßigen Sprung zu Folge, weshalb ich ruckartig zum „Gipfelkreuz“ abdrehe, auskupple, die Hinterradbremse kräftig trete und die Vorderradbremse – die sonst bei Dünenfahrt Pause hat – ziehe. Ich bin auf den Gipfel von Sif Essauane gefahren. Der Ausblick vom bis zum Horizont alle Dünen überragenden Sif Essauane ist überwältigend. Wir fahren – oder laufen – erst kurz nach Sonnenuntergang zurück zum Lagerplatz im Tal.

Als wir abends am Feuer sitzen, stellt sich die Frage, was wir mit den durch unsere nur vier Tage lange Fahrt nach Sif Essauane gewonnenen Reisetagen unternehmen.

Acht sind es noch. Drei können wir für die 90 Dünen-Kilometer von hier über den Berg Tinesuan zum Tembain verbrauchen. Danach ist es vorbei mit so grandioser Landschaft wie hier, erst recht mit Ruhe und Einsamkeit. Doch unsere Guides haben noch ein paar Highlights jenseits der ausgetretenen Pfade auf

Lager. Als wir im Februar 2020 nach zwölf Dünenfahrttagen in unserem Hotel in Douz eintreffen, ist unsere „Dünensucht“ mehr als befriedigt, wir freuen uns auf Zuhause.

Bis wir von der dort in der Zwischenzeit grassierenden Corona-Pandemie erfahren. Unser Schiff von Tunis nach Genua ist das letzte

Fährschiff. Die Heimfahrt durch ein gespenstisch menschenleeres und verkehrsloses Italien beunruhigt uns zusammen mit den Nachrichten aus dem Autoradio ziemlich. Ob wir nächstes Jahr wieder nach Sif Essauane fahren können? Dort wird es auf jeden Fall corona-frei bleiben.

Thomas Troßmann



Adrenalin-Ausschüttung: Beim Hinab-„Surfen“ der 36 Grad steilen Dünen-Lee-Seiten