

Mauretanien 2006

Bericht über eine Expedition

mit einem MAN G90



Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de

Mauretanien

vom 15.10. bis 2.11.2006

Mauretanien, wo liegt das denn? Ja, das kenn' ich - das ist eine Insel. Diese und ähnliche Reaktionen erhielten wir, wenn wir unser Reiseziel nannten. Nur wenige verbanden das westafrikanische Land mit den aktuellen (Flüchtlings-)Ereignissen.

Am 6. Oktober ist es dann endlich soweit. Wir machen uns auf den Weg nach Sete in Südfrankreich. Von da aus bringt uns eine Fähre nach Tanger in Marokko. Dort fallen uns die vielen Radarkontrollen auf, bis wir schließlich in Tan-Tan, dem Tor zur Westsahara ankommen. Vor Laayoune erfolgt dann die erste Kontrolle. Für solche Zwecke haben wir ausreichend Aufstellungen mit unseren Personalien und den Fahrzeugangaben mitgenommen. Die Zettel werden dankbar angenommen. Die letzte Kontrolle verlassen wir an der Abzweigung nach Dakhla. Im weiteren Verlauf gibt es drei Tankstellen, die sehr günstig sind, weil der Sprit nicht mit Steuern belegt ist. Wir haben aber die Erfahrung gemacht, dass auch die Qualität des Diesels nicht besonders gut ist.

Am Sonntag, den 15. Oktober stehen wir dann nach 2279 gefahrenen Kilometern in Guergarat vor der marokkanischen Grenze. Alles ist noch geschlossen. Um 8.45 Uhr steht Jörgen bei der Gendarmerie Royal an, der erste Posten, der geöffnet ist. Nach ein paar Minuten kommt er wieder heraus und geht zu den anderen, die vor dem Zoll warten. Um 9.00 Uhr wird die Tür zum Zoll geöffnet und alle Wartenden werden zu den im Windschatten eines Hauses stehenden Polizisten geschickt. Nun werden alle zum Policebüro beordert, wo sich inzwischen am Fenster eine Traube von ca. 20 Personen gebildet hat. Um 9.05 Uhr wird die Tür geöffnet und alle müssen ihre Pässe abliefern. In dem Policebüro muss jeder eine Ausreisekarte ausfüllen. Schließlich finden wir auch noch jemanden vom Zoll, den wir ein grünes Papier, das wir bei der



Einreise in Tanger erhalten haben, in die Hand drücken. Die weiße Kopie erhalten wir zurück. Noch eine letzte Kontrolle und wir befinden uns auf einer 4,3 km langen holprigen Piste auf dem Weg nach Mauretanien. Einige Wracks in diesem Niemandsland zeugen von der Wirksamkeit der Minen in diesem Bereich. Ob diese allerdings inzwischen entfernt wurden, ist uns nicht bekannt. Sicherheitshalber bleiben wir auf der Piste. Mitten in diesem Gebiet treffen wir auf einen liegengebliebenen LKW, dem wir mit 20 Liter Diesel wieder auf die Sprünge helfen. Außer einem „Allah sei mit dir“ bekommen wir nichts dafür. Wir erreichen den Gendarmerieposten von Mauretanien. Inzwischen hat uns ein Amerikaner überholt, der dem Posten 50 marokkanische Dirham in die Hand drückt. Wir haben keine Dirham mehr und bekommen unsere Pässe auch so wieder. Bei der Polizei geht alles korrekt zu. Unsere Auflistung der Personalien kommt wiederum gut an. Beim Zoll müssen wir neben der Ehrenerklärung noch 10 Euro berappen. Geldstücke werden dabei aber nicht angenommen. Der MAN selbst wird gar nicht kontrolliert. In einem Wohnwagen neben dem Grenzgebäude kann man



Geld tauschen. Der Kurs war 1 Euro = 300 UM. Weil Sonntag ist tauschen wir sicherheitshalber 50 Euro. An der Einmündung zur Straße Nouakchott- Nouadhibou erfolgt noch eine Passkontrolle. Hier steht wieder ein Wohnwagen, in dem wir die Autoversicherung abschließen sollen. Während wir warten, werden wir immer wieder auf Euro und Dirham zum Tauschen angesprochen. Der Amerikaner kommt gerade aus dem Wohnwagen heraus und warnt uns, aufzupassen. Deshalb entschließen wir uns kurzfristig, hier keine Versicherung abzuschließen und nach Nouadhibou weiter zu fahren. Während einer Pause an den Bahngleisen haben wir

unsere erste Begegnung mit der langen und schweren Erzbahn. Da heute Banken und Versicherungen geschlossen haben, quartieren wir uns für eine Nacht auf dem Campingplatz ABBA ein. Der

Platz bietet wenig Schatten, die sanitären Anlagen sind aber ganz o.k. Der Campingplatzbesitzer will uns einen Freund schicken, der angeblich besser tauscht als die Bank. Erst nach längeren Verhandlungen und treuseligen Beteuerungen, er hätte jetzt nichts mehr zu essen, bekommen wir 320 UM pro Euro. Im Nachhinein haben wir auf jeder Bank besser getauscht und warnen daher vor dem Schwarzmarkt. Gleich um die Ecke vom Campingplatz ist ein Bäcker, den wir um 17.30 Uhr aufsuchen. In dem Backraum ist es sehr warm, während es draußen nur noch 23° C. sind. Viele Menschen warten auf ihr frisches Brot und diskutieren. Die fertigen heißen Brote werden auf den Boden geschüttet. Wer jetzt dran ist, sammelt sie einfach auf. Wir wollen die Szenerie gerne noch ein wenig beobachten, aber der Bäcker wird auf uns aufmerksam gemacht. Für 6 kleine Baguettes zahlen wir an der gegenüberliegenden Kasse 150 UM (ca. 50 Cent).

Montag, 16.10.2006 - Nouadhibou und der Parc National Du Banc d'Arguin

Die Agentur der Autoversicherung liegt direkt gegenüber vom Campingplatz. Alle Formulare werden recht problemlos ausgefüllt. Für 20 Tage bezahlen wir für unseren MAN 7.727 UM (ca. 24 Euro). Vom Campingplatzbesitzer erhalten wir noch eine Skizze mit der Lage des Büros vom Parc National



Du Banc d'Arguin. Trotzdem irren wir mit dem MAN durch Nouadhibou. Ich frage häufiger nach dem Weg. Auch in einer Bank und einem Hotel. Nach mehrmaligem Drehen hat Jörgen die Nase voll. Ich steige aus und suche zu Fuß weiter. Dabei spreche ich einen Mann an, der westlich gekleidet ist. So richtig weiß er es auch nicht. Allerdings will er jemanden fragen, der das weiß. Ich steige in seinen Hilux ein. An der Tankstelle sitzt eine Gruppe älterer Männer. Er hupt und die Männer kommen zum Auto. Ich verstehe kein Wort. Aber nun weiß er Bescheid und setzt mich vor

dem Büro ab. Ich bedanke mich herzlich. Es regnet ein paar Tropfen. Das Büro ist besetzt. Ich höre eine Diskussion. Also hole ich erst einmal Jörgen. Eine junge Französin, die auch Deutsch spricht, wartet ebenfalls. Sie will 10-20 Tage im Nationalpark bleiben und der Normalpreis ist ihr zu teuer. Außerdem ist ein Mann dort, der bruchstückhaft Deutsch spricht. Er hat eine Empfehlung von unserem Schweizer Kollegen Jürg Sollberger. Nach längerem Warten kommt der zuständige Mann und verkauft uns unsere Eintrittskarten für heute und morgen. Für uns ist allerdings der Gezeitenplan wichtig, da wir die Strandpiste nach Nouakchott fahren wollen. Im Büro gibt es ein Buch über die Gezeiten. Da es jedoch keinen Fotokopierer gibt, besorgt der Bekannte von Jürg Sollberger eine Kopie für uns. Mit Tickets und Gezeitentabelle starten wir zum Parc National du Banc d'Arguin. Der

Einstieg in die Piste ist etwas wirr. Viele Pisten führen in fast alle Richtungen. Mit viel Wellblech und sehr holperig geht es weiter. Es wird zunehmend wärmer bis auf ca. 35°C. Die Lichtverhältnisse sind schlecht; die Sonnenbrille ist zu dunkel und ohne Sonnenbrille ist es zu hell. Nach sehr steinigen Strecken umfahren wir eine Düne und ... die Piste ist weg. Beim Umherkurven sandet der MAN ein. Während Jörgen Luft aus den Reifen ablässt, suche ich auf einem Plateau die Piste. Wir folgen ein paar Spuren, die auf dem Plateau beginnen. Plötzlich stehen wir vor den ersten Markierungspfählen des Nationalparks. Im weiteren Verlauf wird die Piste



immer sandiger und wir stoßen ab und zu auf einen umgestürzten Markierungspfahl. Vorbei an mehreren Pkw-Wracks erreichen wir den trockenen Brunnen El Gareb. Dort merken wir, dass wir den gut ausgefahrenen Spuren Richtung Osten gefolgt sind - leider nicht unsere Richtung. Jörgen folgt frischen Spuren nach Westen - auch nicht unsere Richtung. Also bleibt nur eine Querfeldeinfahrt zum nächsten Markierungspunkt. Dort erreichen wir auch die eigentlich gut sichtbare Piste. Ca. 8 Kilometer vor dem Capement Arkeiss wird es schnell dunkel und wir verstecken uns für die Nacht hinter einer Tamariske.

Dienstag, 17.10.2006 - Die Strandpiste nach Nouakchott

Wir erwarten eigentlich eine Kontrolle, als wir die Piste nach Arkeiss queren. Aber es passiert nichts. Auch in dem Capement Ten Aloul stört uns niemand. Erst in Iwik, das auf einer Halbinsel liegt, treffen wir auf eine Kontrolle PBNA. Wir umfahren die Bucht und begeben uns nach Tessot. Auf dieser Strecke werden wir von einem alten Mann kontrolliert, der aus einem entgegenkommenden Auto aussteigt. In Tessot ist unsere Piste plötzlich zu Ende. Unsere Fragen bei den Einheimischen bekommen wir nur mit „sur Dune“ beantwortet. Schließlich folgt Jörgen frischen Spuren über die Dünen. Die Folgen waren nicht gerade aufbauend; wir befinden uns mitten in mit Kamelgras bewachsenen Dünen - eine Piste oder Spuren sind plötzlich nicht mehr zu erkennen. Querfeldein rumpeln wir über die Grasdünen nach Osten. Jörgen manövriert so gut es geht. Häufig haben wir Weichsandfelder, die aus Sandanhäufungen bis hin zu kleinen Dünen reichen. Eben noch nehme ich einen Koordinatenpunkt mitten im „Nichts“, da stehen wir unerwartet auf der Piste. Stellenweise sehr weichsandig geht es weiter. In einer großen Ebene liegt wieder ein Autowrack, das Jörgen sehr interessiert. In dieser kleinen Pause steigt das Thermometer plötzlich auf 40°C. Auf der Weiterfahrt ist so gut wie nichts mehr zu sehen. Sand weht durch die Luft.



So unvermittelt, wie diese Witterung begann, ist alles wieder vorbei. Wir passieren ein kleines Dorf und eine Lagune und stehen vor dem Kontrollposten am Ende des Nationalparks. Ein wenig enttäuscht sind wir schon, denn die erwartete Tiervielfalt haben wir nicht gesehen. Unsere Papiere werden eingehend geprüft. Irgendwie haben wir den Hinweis auf die Strandpiste falsch verstanden, zumindest stehen wir nach kurzer Zeit vor einer Düne, die uns den Weg versperrt. Der Weg zur Strandpiste führt mitten durch den Ort. Die Flut hat bereits seit einer Stunde eingesetzt. Aber der



Strand lässt sich noch gut befahren. Am Buswreck sanden wir fast ein, trotz unserer 2 bar auf den Reifen. Mit Mühe wühlt sich der MAN weiter. Zumindest hat die Strecke jetzt unsere uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Nachdem wir ein Fischerdorf durchquert haben, stehen wir vor dem Felsen, den viele Fahrer spektakulär im Meer umfahren. Für eine Fahrt durch das Meer ist der Wasserstand jedoch bereits zu hoch. Wider Erwarten schafft der MAN die Umfahrung im Weichsand recht problemlos. An einem Tamariskenbusch am Strand wollen wir übernachten, denn die Flut steigt unaufhörlich. Gegen Abend, als die lästigen Fliegen endlich schlafen gegangen sind, wird es am Strand richtig schön. Wir

entdecken viele kleine und große Krabben, die sich im Sand eingraben. Die sind irrsinnig schnell, wir brauchen viel Zeit, bis wir eine Krabbe auf ein Foto gebannt haben. Zunehmend wird es windiger. Sand wirbelt durch die Luft. Nachts um 2 Uhr wache ich auf. Mein Schlafsack ist mit Sand bedeckt und unser MAN hat im Wohnbereich eine ziemlich dicke Sandschicht. Wir schließen die Dachluken und die Fenster. Das kann nur ein Sandsturm sein, der den feinen Sand so hoch gewirbelt hat.

Mittwoch, 18.10.2006 - Sandsturm in Nouakchott

Am Morgen brauchen wir drei Stunden, um den MAN innen vom Sand zu befreien. Hat das eigentlich einen Sinn, denn draußen fegt immer noch der Sand über den Strand. Meist ist die Sicht ziemlich schlecht; wie gut, dass wir Zeit haben und auf die Ebbe warten müssen. Um 10 Uhr haben wir schon 32,4°C. Der Sturm nimmt leider wieder zu. Wir müssen die Fenster geschlossen halten. Versuchsweise öffnen wir ein Fenster im Windschatten. In sehr kurzer Zeit sammelt



sich eine Sandschicht auf dem Tisch. Es hat also keinen Zweck. Blöderweise ist die Sicht ausgesprochen schlecht. Tiefststand der Ebbe an diesem Tag ist um 14 Uhr. Um 11.30 Uhr starten wir trotz des Sandsturms. Wir hoffen eigentlich, dass das Wetter jeden Moment besser wird. Wir begegnen



einer Gruppe Belgier, die an einer windstilleren Stelle baden wollen. Die Gruppe befindet sich bereits auf der Rückreise und ist am Morgen vom Campingplatz in Nouakchott gestartet. Im Fischereihafen von Nouakchott fegt der Sand immer noch ungebremst über den Strand. Die Ausfahrt aus dem Hafen ist gar nicht so einfach zu finden. Zumindest für unseren „hohen“ MAN. An der Total-Tankstelle in Nouakchott wird unser MAN für 5000 UM vom Meerwasser befreit. Das aber auch ausgesprochen gründlich. Unser Fahrzeug passt auf den Zentimeter genau in die Waschhalle der Tankstelle.

Übrigens habe ich in Nouakchott in einer Bank den besten Wechselkurs unserer Expedition erhalten (1 Euro = 335 UM). Ein bisschen Kurverei durch die Kreisel und wir finden die Straße, die uns nach Osten bringt. Am Rand von Nouakchott findet ein Viehmarkt statt. Kamele, Rinder usw. finden hier einen neuen Besitzer. Der heiße Wind lässt nicht nach. Wir durchfahren einen großen Sandkasten Mauretaniens. Roter, gelber und weißer Sand wechseln sich, zu Dünen aufgehäuft, ab. Dazwischen sichten wir Häuser und Zelte. Einziger Farbkleck sind die vielen, für Menschen giftigen grünen Sodomsapfelsträucher. Nur ab und zu gibt es savannenartige Abschnitte. In einem dieser Abschnitte finden wir schließlich einen der raren Stellplätze. Die Luft ist immer noch voller Staub. Rinder grasen um unser Auto herum. Nachts regnet es ca. 5 Minuten lang. Hoffentlich legt sich dadurch der Staub etwas.



Donnerstag, 19.10.2006 - Wo ist Matmata?

Ich glaube, die Luft ist tatsächlich etwas klarer. Allerdings ist im Wohnbereich des MAN wieder alles versandet. Außerdem ist es sehr warm. Um 7 Uhr sind es bereits 28,7°C. Die Straße der Hoffnung, wie der Weg von Nouakchott nach Nema heißt, wird zunehmend schlaglochreicher und es gibt relativ viele Kontrollen. Einige der Posten fragen sogar nach einem Cadeau (Geschenk). Erst nach der



Abfahrt in den Senegal wird es etwas ruhiger. In N'Beika suchen wir die Abfahrt nach Matmata. Laut Beschreibung soll die Piste an der Auberge Matmata beginnen. Die finden wir in N'Beika schnell. Viele Kinder versuchen uns den richtigen Weg zu zeigen. Da aber auch die Gesten nicht eindeutig sind, verstehen wir immer nur „Bahnhof“. Dann finden wir jemanden, der jemanden kennt, der Englisch spricht. Endlich haben wir Erfolg. Mohammed Boulla spricht sogar ein paar Brocken Deutsch, das er in der Schule gelernt hat. Unter einer großen Akazie genießen wir 3 Gläser Tee. Mit einer

Wege-Zeichnung und einem Führer, der uns den Einstieg zur Piste zeigt, machen wir uns auf den Weg nach Matmata. Die Beschreibung in unserem Reiseführer beginnt erst in Matmata und zwar bei der dortigen Auberge Matmata. Bis dahin sind es aber noch ungefähr 20 Kilometer. Und die beginnen gleich am Ortsausgang von N'Beika mal wieder spannend, denn es geht durch eine Weichsanddüne, in der wir auch prompt stecken bleiben. Das heißt mal wieder Luft ablassen - gut so, denn es folgt kilometerweit immer wieder Weichsand. Aus den Ortschaften, die wir passieren, stürzen alle Kinder auf uns zu und das sind ganz schön viele. Plötzlich befinden wir uns in einer Sackgasse. Auf der einen Seite der Ort Matmata und auf der anderen Seite Palmen. Wir folgen einer Piste durch die Palmen und stehen vor einem See. Diesen am Rand zu überqueren ist uns nicht ganz geheuer. Wir drehen und fahren zurück zum Ort. Mit Hilfe unserer Zeichnung fragen wir uns durch. Ein älterer

Mann will uns zeigen, wo es lang geht und fährt im MAN mit. Es geht doch am Rand des Sees entlang, durch kleine Palmen hindurch und wir stehen vor der Auberge Matmata. Von hier aus führt eine holperige Felspiste den Berg hinauf. Unser Gast macht keine Anstalten, auszusteigen. Hoffentlich denkt er nicht, dass er unser Guide ist. Er erinnert mich sehr stark an den Buschmann aus „Die Götter müssen verrückt sein“, denn er spricht schon mit den merkwürdigen „Klick“-Geräuschen wie der Buschmann in dem Film. Auf der anderen Seite des Hochplateaus geht es noch holpriger wieder bergab. Schließlich landen wir in einer Sackgasse zwischen dunklen Felsen. Unser Fahrgast möchte uns unbedingt noch die Krokodile zeigen und so folgen wir ihm an mehreren Wassertümpeln vorbei zu einem Felsvorsprung, von dem aus wir die Krokodile sehen können. Er bricht zwischendurch von einem trockenen Strauch Halme ab, um sich die Zähne zu putzen. Wir starren auf den braunen Tümpel, der weit unter uns liegt, in der Hoffnung, ein Krokodil zu entdecken. Aber es wird immer dunkler und so gehen wir erfolglos zum MAN zurück, wo der Mann von seinem Sohn erwartet wird. Beide gehen zu ihrem Zelt, das nicht so weit entfernt zu sein scheint. Die schwarzen Felsen speichern die Wärme - es sind 39,1°C. Leider auch im MAN und nachts kühlt es sich überhaupt nicht ab.



Freitag, 20.10.2006 - Die Sahara-Krokodile

Morgens haben wir schon sehr früh Besuch. Vater, Sohn, ein weiterer Mann und ein Kind wollen mitfahren. Aber wir wissen noch gar nicht, wann wir aufbrechen, denn wir wollen wenigstens versuchen, noch ein Krokodil zu sehen. So ziehen alle vier zu Fuß los runter nach Matmata. Auf dem Weg zu den Krokodilen werden wir von zwei Kindern begleitet. Flüsternd geben sie uns zu verstehen, dass wir in der Nähe des Felsvorsprunges unbedingt ganz still sein müssen. Wir warten und starren wieder auf den braunen Tümpel. Wie soll man da ein Krokodil ausmachen? „Kroko, Kroko!“ Einer unserer flüsternden Begleiter versucht mir irgendwas zu zeigen. Die kleine braune Hand zeigt auf einen Baumstamm, der durch die braune Brühe treibt. Ein Baumstamm!...? Nein, ich kann die Kontur des Krokodils wunderbar erkennen. Den Kopf und den schuppigen Panzer. Am Ende der Guelta



dreht es wieder und schwimmt zurück. Es sind mehrere Krokodile im Wasser und ein kleines Krokodil an Land. Sie schimmern grün-glänzend und sind gut zu erkennen, wenn man weiß, wie sie aussehen. Die ausgewachsenen Tiere sind ca. 3 Meter lang. Ein plötzlicher Krach zeigt mir, was die Krokodile hier fressen. Ein Vogel am Tümpelrand hat das nicht überlebt. Beim Warten auf die Beute liegen die Krokodile bewegungslos im Wasser. Nur der Kopf schaut heraus. Diese Wüstenkrokodile haben sich innerhalb von 10.000 Jahren an die veränderten Bedingungen und der jetzigen Sahara angepasst. Die Wüstenseen sind insbesondere durch frühere Wasserfälle entstanden und das Wasser geht

bis tief unter die Felsen. Sollte das Wasser doch mal versiegen, ziehen sich die Tiere zurück. Unter anderem graben sie sich bis zu 20 Meter in tiefe, feuchte Erdlöcher ein. In den 20iger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden die Wüsten-Krokodile für ausgestorben erklärt, bis in den 90iger Jahren in Mauretaniens wieder einzelne Gruppen entdeckt wurden. Auf dem Rückweg zum MAN zeigen uns die Jungs eine Ziege, die gerade ein Junges geboren hat. Es ist immer noch ausgesprochen heiß. Auf dem Rückweg nach N'Beika treffen wir auf den jungen Mann, der morgens mit uns mitfahren wollte. Er zeigt uns eine andere Strecke durch den Sand und steigt in N'Beika am Bushalteplatz aus. In Tidjikja suchen wir die Strecke nach Atar und folgen einer ausgefahrenen Piste nach Westen. Hübsch weiß getünchte Steine in regelmäßigen Abständen bestärken uns in der Meinung, dass wir hier richtig sind. Stutzig werde ich, als wir immer nur nach Westen fahren und nicht nach Norden abbiegen. Es wird langsam dunkel und wir schauen uns auf dem PC an, dass wir viel zu weit nach

Westen abgedriftet sind. Morgen müssen wir drehen und die „richtige“ Piste suchen. Wir duschen uns eine Menge Sand vom Körper. Dabei stellen wir fest, dass es rund um unseren Stellplatz viele Kletten gibt, die wir nicht so leicht los werden.

Samstag, 21.10.2006 - Die Reifenpanne

Zwei Wasser-LKW fahren in Richtung Tidjikja. Auch wir fahren zurück. Die nach Norden in den Karten eingezeichnete Piste gibt es leider nicht. Wir suchen rund um die Koordinaten alles ab. Leider bleibt uns nur der Weg über Rachid. Schon nach kurzer Zeit wird es sehr weichsandig. Kleine Dünen sind zu überqueren. Wir passieren eine Nomadensiedlung und fahren in extremen Weichsand



an der Siedlung Rachid vorbei. Nicht weit entfernt geht es die große, steile Hängedüne Taouja hinunter in ein sehr steiniges Tal. In dieser Oase sitzen wir fest, weil wir nicht wissen, wie es weiter geht. Schwarze Felsbrocken versperren den Weg. Aber nach ein wenig Suchen finden wir ein paar Spuren denen wir folgen können. Durch ein mit Akazien bewachsenes hübsches Tal geht es weiter. Piff....!?! Piff....!?! Was ist das für ein merkwürdiges Geräusch? Es hört sich ziemlich regelmäßig an und kommt aus unserem rechten Vorderreifen. So ein Mist, nach wenigen Kilometern ist der Reifen platt. Die Piste ist sandig und Jörgen versucht festen

Untergrund zu erreichen. Es ist natürlich Mittag und wir haben mal locker 42°C. in der Sonne. Und wo befindet sich der rechte Vorderreifen?- Natürlich in der Sonne. Prima! Zunächst holen wir den neuen Reifen vom Heckgepäckträger. Dann baut Jörgen den kaputten Reifen ab. Und da passiert es! Der Untergrund gibt nach und der Wagenheber rutscht mitsamt den untergelegten Holzstücken zur Seite, knickt weg und die Bremstrommel liegt im Sand. Die einzige Möglichkeit, den Reifen an den MAN zu bekommen ist, den Wagen anzuheben. Glücklicherweise hat Jörgen noch einen 2. Wagenheber eingepackt. Den Wagenheber von Weber mit der breiten Auflagefläche legt er unter das Federblatt. So geht es Stück für Stück nach oben. Sobald etwas Luft ist, legt Jörgen einen Holzklötz unter die Bremstrommel. Es geht Zentimeter für Zentimeter weiter, bis ein klappbarer Unterstellbock unter die Achse gestellt werden kann. So hebt

Jörgen den MAN weiter an, bis der Reifen auf die Felge passt. Ich habe schon bei leichten Zureicharbeiten echte Probleme und bin sofort kaputt. Wie muss das dann Jörgen ergehen? Mit ein paar angezogenen Radmuttern fährt er ein Stück vor. Obwohl wir stehend k.o. sind, müssen wir den alten Reifen noch auf den Gepäckträger bekommen. Inzwischen werden wir von einem Mann und einem Jungen beobachtet. Interessiert betrachten sie unser Treiben. Plötzlich sind sie verschwunden. Leider stellt Jörgen fest, dass er die Seilwinde nicht findet. Jetzt könnten wir unsere nicht mehr



vorhandenen Zuschauer gut gebrauchen. Es ist furchtbar anstrengend, den Reifen mit Hilfe von Spanngurten, der Leiter und eines Sandbleches auf den Gepäckträger zu hieven. Ich bin so kaputt, dass ich mich nur noch im Zeitlupentempo bewegen kann. Aber wir schaffen es. Der „Reifenwechsel“ hat von 15.00 Uhr bis 19.30Uhr gedauert. Der Salzverlust ist heftig, Jörgen bekommt Krämpfe, die wir mit einer Hühnersuppe und Salztabletten bekämpfen. Die Temperatur beträgt immer noch 35°C. Nachts kühlt es dann auf angenehme 23°C. ab, da ist es aber schon fast Morgen und mit der aufgehenden Sonne steigt die Temperatur schnell wieder an.

Sonntag, 22.10.2006 - Auf dem Weg nach Atar (1)

Es wird gerade mal hell und wir haben schon Besuch. Der Nomade von gestern und ein kleines Mädchen nähern sich langsam unserem MAN. Sobald sich etwas im Auto bewegt, rücken sie ein wenig näher. Der kleine Junge von gestern kommt hinzu. Als Jörgen den kaputten Reifen mit Spann-

gurten befestigen will, zeigen die drei ihm ihre Schätze, die sie verkaufen wollen. Becher, Armreif, Kugeln und Pfeilspitzen. Der Becher und der Armreif sollen zusammen 2000 UM kosten. Für 1500 UM und ein Kuscheltier für das Mädchen wechseln sie den Besitzer. Vor uns liegt die hohe Düne, die mir bis dahin immer etwas Kopfzerbrechen gemacht hat. Wider Erwarten schaffen wir diese Düne im ersten Anlauf. Markierungspfähle zeigen uns den weiteren Weg. Aber Jörgen möchte gerne zu einem abseits liegenden Rallye-Wrack und wir machen einen kleinen Abstecher von der Piste. Das von der Rallye Paris-Dakar übrig gebliebene Fahrzeug ziert nun unser Aufkleber vom 10. AMR-Globetrotter-Treffen. Auf einer guten Piste folgen wir weiß getünchten Steinen, bis wir merken, dass wir schon lange nicht mehr auf Kurs sind. Vielleicht



können wir ja das berühmte Dünen-Gebiet Lehilim mit seinen tückischen Feh-Feh-Senken (lt. Literatur) umfahren und auf einer neuen Piste nach Atar gelangen. Die wirklich gute Piste ist markiert, führt aber immer weiter nach Osten und dann direkt nach Norden. Eine sehr steile Düne schaffen wir im zweiten Anlauf, doch der Kurs erscheint uns schließlich zu suspekt. Wir holen den PC raus und sehen nach, wo wir uns befinden. Leider viel zu weit im Osten. Ich rate allen, die von Süden nach Atar wollen, sich nicht an weiß getünchten Steinen zu orientieren. Zurück an unserem Ausgangspunkt können wir keine eindeutige Piste ausmachen, die in Richtung Norden führt. Deshalb fahren wir den nächsten, uns bekannten Koordinatenpunkt, cross an. Durch die vielen Grasbüschel auf den Dünen ist das gar nicht so einfach. Außerdem müssen wir die Feh-Feh-Senken umfahren. Wir nähern uns unserem Koordinatenpunkt und plötzlich sind sie da, die Spuren. Nach Verlassen des Dünengebietes haben wir wieder eine eindeutige Piste erreicht. In der folgenden gut

befahrbaren Reg-Wüste tauchen immer wieder kleine hübsche Sicheldünen auf. Kurz vor einer Abfahrt von einer höheren Ebene bleiben wir auf dem Plateau stehen. Unten im Tal ist ein See auszumachen (soweit wir das mit Fernglas erkennen können). Ein Wüstenfuchs, ein Fenek, taucht auf. Aber diese Tiere sind ausgesprochen schwer zu fotografieren. So löst Jörgens Kamera mal wieder nicht rechtzeitig aus. Abends schlafen wir zunächst draußen in unseren Stühlen. Es sind 39°C., aber es weht ein leichter Wind. Nachts kühlt es auf 28°C ab, was mich veranlasst zu frieren und so verkrieche ich mich als erste in das Auto.

Montag, 23.10.2006 - Auf dem Weg nach Atar (2)

Am nächsten Morgen fahren wir hinunter in das langgestreckte Tal. Die Piste lässt sich durch die vielen dichtstehenden Sodomsapfelsträucher nicht besonders gut befahren. Hier treffen wir für die nächsten 90 Kilometer zum letzten Mal auf Menschen. Die Ausfahrt aus dem Tal zu den Dünen hin ist gar nicht leicht zu finden. Grobes Gestein beendet plötzlich unsere Piste. Aber der einzige Durchgang durch die Dünen ist schließlich doch nicht zu übersehen. Von nun an wird die Strecke zunehmend steiniger. Der MAN rumpelt über Felsen, Geröll usw. auf Strecken, die die Bezeichnung Piste einfach nicht verdient haben. Wir kurven ständig hin und her. Das geht so weit, dass die nächste GPS-Koordinate fast 180° hinter uns angezeigt wird. Im Großen und Ganzen ist die „Piste“ aber zu erkennen. In den felsigen Abschnitten, die weit überwiegen, ist der Verlauf durch aufrecht gestellte Steine markiert. Eine kleine Dünenauffahrt, die um die Kurve



führt, macht dem MAN leichte Probleme. Richtig spannend ist schließlich eine felsige, sehr, sehr steile Abfahrt von einem Plateau. Unsere Hoffnung, dass die Piste im Tal besser wird, bewahrheitet

sich nicht. Über Steingeröll rumpeln wir weiter. Es gibt so gut wie keine entspannenden Fahrabschnitte. Selbst Jörgen, der sonst ausgesprochen gerne Pisten fährt, meint, dass er diese Strecke nicht noch einmal braucht. Der rechte Hinterreifen hat durch die scharfkantigen Felsen einen „Ditsch“ abbekommen. Jörgen will ihn evtl. in Atar reparieren lassen. Nachts kühlt es durch den Nordwind wiederum auf 26°C. ab.

Dienstag, 24.10.2006 - BAB SAHARA in Atar

Jörgen schmiert Vulkanisierungsflüssigkeit an den Reifen und meint, das reicht. Die Piste kommt mir nicht mehr ganz so holperig vor. Vielleicht kommt das daher, dass die nächsten GPS-Koordinaten eigentlich gar nicht in unserer Richtung sondern ganz wo anders liegen? Jörgen will aber nicht drehen und so fahren wir eine ganze Weile auf einem Hochplateau immer in der Nähe eines Abbruches entlang. Plötzlich passieren wir ein Schild. Es ist nur in Gegenrichtung lesbar: „Route barriere“. Wir können uns nicht erklären weshalb die gefahrene Strecke gesperrt sein soll. Wir entdecken einen dieser blaugrauen Agame mit den hellen Querstreifen. Wir würden so ein Tier gerne aus der



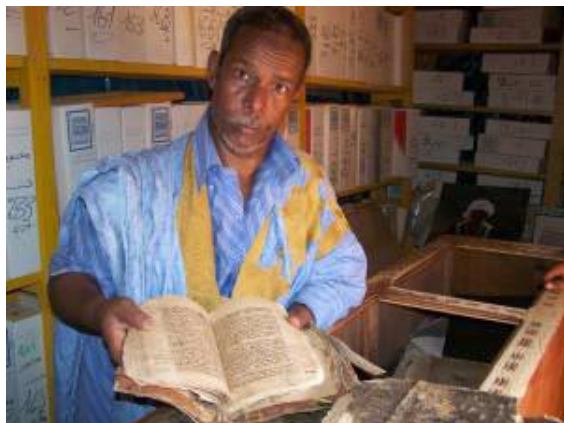
Nähe fotografieren, aber die sind einfach zu schnell und zu scheu. Wir erreichen wieder mal eine holperige, sehr steile Abfahrt von dem Plateau herunter. Unten angekommen, befinden wir uns wieder auf der eigentlichen Piste. Schließlich mündet unsere Strecke in eine größere Piste. Zunächst sind wir der Meinung, dass wir die Strecke Atar-Chinguetti erreicht haben. Doch so weit ist es noch nicht. Wir müssen erst 300 Meter rechts fahren und befinden uns dann erst auf der richtigen Piste. Dort treffen wir auch kurz vor der Pass-Abfahrt auf einen Gendarmerie-Posten. Auf einem asphaltierten Teilstück geht es wieder mal unglaublich steil bergab. Wir passieren zwei LKW-Wracks. Einer ist gegen die Felsen gefahren. Der andere hatte weniger Glück und liegt am Fuß des Abhangs. In Atar ist der Campingplatz BAB SAHARA nicht ausgeschildert. Wir finden ihn zwischen Wohnhäusern anhand von GPS-Koordinaten. Die sanitären Anlagen sind voll in Ordnung und laden zum Duschen ein. Gegen Abend kommen immer mehr Fahrzeuge auf den Campingplatz. Meistens sind es Franzosen, die wohl von hier aus ihre Ausflüge starten. In Atar ist es schrecklich heiß und es kühlt auch gar nicht ab. Um 4 Uhr morgens wachen die Tiere in der Umgebung auf. Wie auf einem Bauernhof. Wegen der Hitze haben wir schlecht geschlafen und Jörgen möchte einen nervigen Hahn am liebsten killen. Von 5 bis 6 Uhr dröhnen dann die islamischen Gebete aus allen Lautsprechern. Nein, Campingplätze sind nicht unsere Welt.

Mittwoch, 25.10.2006 - Eine Bibliothek in Chinguetti

Morgens unterhalten wir uns noch ein wenig mit Cora, die den Campingplatz zusammen mit ihrem holländischen Mann Justus betreibt. Wir lassen für sie noch Grillwurst, Bockwurst und Schwarzbrot da. Fleisch gibt es in Mauretaniens ausreichend. Wurst ist jedoch so gut wie gar nicht zu bekommen. Wir verabschieden uns von Cora und versprechen, den Campingplatz weiter zu empfehlen (was wir auch ohne Vorbehalte, allein wegen der hervorragenden sanitären Anlagen, hiermit tun). Die breite Piste, die wir zum Teil bereits kennen, bringt uns nach Chinguetti. Es ist mal wieder sehr heiß und wir parken den MAN im Schatten des Wasserturms. Es ist Mittag und wieder nicht viel los. Einige Kinder umlagern den MAN. Jörgen gibt ihnen zu verstehen, dass sie gut auf das Fahrzeug aufpassen sollen. Ein junger Mann lässt sich überhaupt nicht abwimmeln und zeigt uns sein Chinguetti. Die Moschee mit den Straußeneiern auf dem Turm ist das Wahrzeichen Mauretaniens. Rund um die Moschee sind mehrere Bibliotheken angesiedelt, die alle zum Bereich der Moschee gehören. Ahmed Sherif, unser junger Begleiter, holt einen



Bibliothekar. Es weht ein heftiger Wind und Staub wirbelt durch die Luft als wir durch eine niedrige Tür in einen Innenhof gelangen. Wir werden gebeten, auf Plastikstühlen Platz zu nehmen. Die Führung soll 1000 UM pro Person kosten und wir sind einverstanden. Saif, der Bibliothekar, erläutert uns auf Französisch die Geschichte Chinguettis. Wir sind des Französischen nicht ausgesprochen mächtig, verstehen aber Folgendes: Das alte Chinguetti soll so drei bis fünf Kilometer weiter östlich gelegen haben. Das wurde im Jahr 777 mit Sand bedeckt und die jetzige Altstadt entstand. Täglich



kamen Karawanen mit bis zu 30.000 Kamelen aus allen Richtungen Afrikas an. Das neue Chinguetti, auf der gegenüberliegenden des Queds, entstand 1960. Mit einem besonderen Schlüssel aus Holz öffnet der alte Mann eine niedrige Tür. Dahinter verbirgt sich das Museum. Saif erklärt uns die verschiedenen Gegenstände. Eins davon ist ein Fettmesser (sieht aus wie eine große Wäscheklammer). Je molliger die Frauen früher waren, umso mehr waren sie wert, denn dann galten sie als besonders fruchtbar. Dieses Gerät hat das Körperfett der Frauen gemessen. Dann geht es zu einer weiteren niedrigen Tür am anderen Ende des Innenhofs. Hier wird Jörgen aufgefordert, mit dem merkwürdigen

Schlüssel die Tür zu öffnen. Alle denken, das schafft er nicht, aber es gelingt ihm auf Anhieb. Jetzt befinden wir uns in der eigentlichen Bibliothek. Saif zeigt uns sehr alte Bücher, meist in Arabisch verfasst. Aber auch ein Tintenfass für mehrere Tintenfarben erweckt unsere Aufmerksamkeit. Saif erklärt uns, dass das Schreibbrett früher mit wasserlöslicher Tinte beschrieben und diese anschließend getrunken wurde. Man dachte damals, dass man damit auch das ganze Wissen in sich aufgenommen hat. Mit diesen Eindrücken reicher gehen wir zum MAN zurück. Jörgen verteilt noch ein paar Bonbons an die Kinder, weil sie so gut auf das Auto aufgepasst haben. Dann stellt sich Ahmed Sherif auf das Trittblech vom MAN und zeigt uns, wo die Sand-Piste nach Quadane beginnt. Sie beginnt direkt an einem Brunnen in einem sandigen Qued. Ahmed Sherif vergisst durch sein ständiges Reden fast, rechtzeitig abzusteigen. Da er keine Entlohnung möchte, erhält er ein AMR-T-Shirt zum Abschied und wir fahren in dem sehr sandigen Qued nach Osten. Es ist nicht einfach, den richtigen Weg zu finden, denn Spurenbündel führen in alle Richtungen. Auf unserer Suche fahren wir häufiger mal wieder ein kleines Stück zurück. „Halt, halt“, der Schreck sitzt tief. Wir stehen unmittelbar vor dem Steilabhang einer kleinen Düne. Jörgen hat gerade nochmal rechtzeitig gebremst. Wir müssen vorsichtiger sein und vorher nachsehen. Vielleicht bin ich zu vorsichtig geworden, denn bei der nächsten Dünenquerung animiere ich Jörgen zu langsamer Fahrt und prompt sanden wir auf dem Dünenkamm ein. Das sieht nach viel Arbeit aus. So ein Mist - wie gut, dass es nicht mehr so heiß ist. Jörgen legt unter jedes Rad ein GFK-Sandboard und ich kann es kaum glauben - der MAN fährt einfach aus dem Sand heraus. Das ganze ohne zu buddeln. Die Sandboards hätten wir schon auf früheren Reisen haben sollen! Für heute haben wir keine Lust mehr, weiterzufahren, suchen uns deshalb einen einigermaßen „staubfreien“ Stellplatz an einer Akazie und genießen den Sternenhimmel. Unglaubliche 22°C. bescheren uns eine angenehme Nacht. Welch ein Unterschied zum heißen Atar. Und dazu diese himmlische Ruhe.



Donnerstag, 26.10.2006 - Im Guelb er Richat

Von unserem Stellplatz an haben wir auch plötzlich eindeutige Spuren, denen wir folgen können. Es bleibt allerdings sandig. Meistens fahren wir durch ein Dünental; ab und zu geht es aber auch kleinere Dünen hinauf und hinunter. Ca. 10 Kilometer vor Quadane ist alles ziemlich flach. Kurzfristig verlieren wir die Spuren, kommen aber trotzdem an unser Ziel. Am Ortsrand von Quadane treffen wir mal wieder auf eine Kontrolle. Das Häuschen ist gleichzeitig als Touristeninfo eingerichtet. Wir fah-

ren bis zu dem Hügel, auf dem Quadane liegt, heran, biegen dann aber rechts ab in die Gärten. Nicht weit dahinter verfahren wir uns in Richtung Norden. In sehr extremen Weichsand bleiben wir stecken. Nach einem nochmaligen Luftablassen drehen wir um und folgen anderen Spuren über die Dünen bis hin zur Lehm-Festung Agouadir. Diese besteht allerdings nur noch aus Ruinen, die eingezäunt sind. Hier verlieren wir die Piste wieder. Unser nächster Koordinatenpunkt liegt leider viel zu weit entfernt, um zu erkennen, ob es links oder rechts um den vor uns liegenden Kraterrand herum geht. Nach einigem Hin und Her entscheiden wir uns für die westliche Umfahrung und treffen auf eine Auberge. Von der hatte ich schon mal was gelesen - ich denke, wir sind richtig. Von hier an ist die Piste wieder eindeutig und führt direkt in den Krater des Guelb er Richat hinein. In der Satellitenansicht erkennt man einen riesigen Krater, aber wenn man so hinein fährt... - es könnte auch ganz woanders sein. Die Krateringe sind zumindest von Süden her nicht eindeutig auszumachen. Für die Entstehung des Kraters gibt es mehrere Theorien. Eine davon ist ein Meteoriteneinschlag. Aber bewiesen ist es nicht. Das macht es für uns nur umso spannender. Gleich zu Anfang in einer Sebka erhöht Jörgen wieder den Luftdruck in den Reifen. Das ist eine sinnige Entscheidung, wie sich zunächst im weiteren Pistenverlauf herausstellt. In der Mitte des Kraters liegt eine Auberge. Wir fahren daran vorbei, halten dann aber, damit Jörgen interessante Steine sammeln kann. Etwas Herausragendes fällt uns aber leider nicht auf. Vor dem 2. Innenring des Kraters richten wir uns in einem steinigen Gebiet für die Nacht ein. Es weht ein kräftiger Wind. Wir erleben hier die kühlsste Nacht in Mauretanien.



Freitag, 27.10.2006 Ein fieser Dünenriegel und ein bunter Bazar

Wir fahren auf unserer steinigen Piste um eine Kurve - da versperrt uns eine eingewehte Düne den Weg. Sie bildet einen Querriegel zwischen zwei Erhebungen und sieht aus wie ein Staudamm. Trotzdem kann doch eine Überquerung nicht so schwierig sein. Jörgen versucht es mit der linken Spur, die am Ende des Dünenriegels durch relativ wenig Sand geht. Aber der MAN schafft das nicht und rutscht spektakulär nach rechts in dem Sand-Geröllgemisch ab. Das gleiche passiert dann beim Rückwärtsfahren. Mir wird ganz mulmig, als ich das sehe. Natürlich bin ich vorher ausgestiegen (nicht nur um Fotos zu machen). Jörgen versucht die rechte, sehr weichsandige Spur, die direkt über



den Dünenkamm geht. Aber kurz vor dem „Top“ bleibt der MAN stehen. Auch das Unterlegen der Sandboards und Luftablassen auf 2 bar nutzt nichts. Der MAN zieht die Sandboards unter den Reifen durch und gräbt sich ein. Da bleibt nichts anderes übrig, als rückwärts die Düne wieder hinunter zu fahren und anschließend wieder hinauf. Die Sandboards legen wir als Traktionshilfe an die Stelle, wo sich der MAN eingegraben hatte. Ich drücke die Daumen, als Jörgen mit viel Schwung die Düne in Angriff nimmt. Diesmal klappt die Überquerung sehr gut, nicht zuletzt durch die

richtig positionierten Sandboards. Auf der anderen Seite der Düne befinden wir uns sofort in scharfkantigem Geröll. Man kann sehr gut erkennen, dass der Wind immer von der gleichen Seite bläst. Es ist unumgänglich, sofort den Reifendruck zu erhöhen. Es folgen ausgesprochen steinige Passagen. Ein besonderes Erlebnis ist die Auffahrt auf den äußeren Kraterrand. Es geht steil, sehr steil über viel Geröll bergan. Ein heißer Ritt. Ich klammere mich in die Haltegriffe und habe keinen Sinn für die grandiose Aussicht zurück in den Krater. Oben angekommen ist die Piste nicht besser. Es bleibt sehr steinig. Wir rumpeln langsam voran. Als wir unsere Frühstücks-/Mittagspause machen, kommt ein Mann vorbei und möchte nach Quadane mitgenommen werden. Das ist nun überhaupt nicht unsere Richtung und wir wollen ja auch noch ein wenig in der Wüste bleiben. Er verschwindet wieder und wir rumpeln auf der Geröllpiste weiter. Nach ein paar Kilometern stehen wir vor einem hohen Abbruch. Der Blick ins Tal ist einfach toll. Die Abfahrt ist durch ein hohes Steinmännchen markiert und

schon von weitem sichtbar. Wir rumpeln auf einer Geröllpiste bis auf ein Zwischenplateau. Dort stellen wir den MAN direkt an den Abbruchrand und beschließen hier zu bleiben. Die Temperatur ist bestimmt angenehmer als unten im Tal. Gegen Abend kommt ein Hirte vorbei, der eine Ziegenherde nach unten treibt. Er hockt sich hin, guckt und geht dann mit einer kleinen Ziege unter dem Arm weiter. Etwas später kommt ein älterer Mann mit einem Kamel vorbei. Jörgen bietet ihm Wasser an. Die Frage nach einem Foto beantwortet er mit „Cadeau“ (Geschenk). Genau das wollen wir aber nicht und lassen ihn ziehen. Ca. um 18 Uhr bekommen wir Besuch. Frauen und Kinder sind den Berg hinauf gestiegen und breiten bunte Tücher vor dem MAN aus. Darauf bieten sie ihre selbst gefertigten oder gefundenen Utensilien an. Obwohl es schnell dunkel wird, halten sie einen Privatmarkt für uns ab. Es wird gesungen und getanzt. Einige gehen zwischenzeitlich zur Seite und beten. Aber nicht alle. Immer wieder fragen sie auch nach Wasser. Unser Mineralwasser scheint ihnen besonders gut zu schmecken. Decken, Schmuck und anderes werden uns sehr aktiv angeboten. Das Highlight allerdings ist, als Jörgen die Sofortbildkamera herausholt. Es entsteht ein Trubel - nicht zu vergleichen mit dem was vorher war. Jeder will mit jedem aufs Foto. Ca. um 20 Uhr packen alle dann ihre Sachen ein und ziehen singend den Berg hinunter. Es wird sehr still.



Samstag, 28.10.2006 - Auf der Suche nach Felsgravuren

Wir fahren die restliche Geröllabfahrt hinunter und folgen zunächst der Piste im Tal bis zu einer Strohüttensiedlung. Dann biegen wir rechts ab und fahren direkt auf eine Felswand zu. Eine enge Serpentinpiste führt auf ein Plateau hinauf. Wir haben Koordinaten erhalten, wo Felsgravuren zu finden sein sollen. Plötzlich stehen wir vor einem großen Dünenfeld. Nach den Koordinaten müssten die Gravuren mitten in den Dünen sein. Das können wir uns aber beide gar nicht vorstellen. Ich entdecke neben der Piste einen Felsblock. „Guck mal, der Felsen dort, vielleicht ist dort was. Der Felsen sieht ganz danach aus.“ Als wir nachsehen, finden wir tatsächlich Gravuren. Die sind zwar nicht so spektakulär wie in Algerien oder Libyen, aber schon ganz gut. Und außerdem haben wir sie selbst entdeckt. Der Ort stimmt aber überhaupt nicht mit der Beschreibung überein, die wir erhalten



haben. Wir suchen noch das Umfeld ab, finden aber weiter nichts. Vielleicht stimmen ja die Koordinaten nicht und weitere Gravuren befinden sich eine Minute weiter südlich? Die von uns so abgeänderten Koordinaten liegen direkt an einer Piste. Auch die Beschreibung des Fundortes stimmt im Großen und Ganzen. Wir vermissen lediglich die „islamischen Gräber on Top“, die hier sein sollten. Aber soviel wir auch suchen, wir finden nur Darstellungen von Kamelen, Mann und Frau sowie einem Kind. Irgendwann brechen wir die Suche ab und fahren zurück ins Tal. Bei El Bayyed haben wir die Piste nach Atar erreicht. Die beiden Brunnen von El

Bayyed sind trocken. Einer ist bis auf 2 Meter mit Sand bedeckt, der andere ist 10 Meter tief und trocken. Ein Schild weist darauf hin, dass wir uns an einem historischen Ort befinden. Durch Weichsand geht es weiter, aber Jörgen schafft es, ohne Luftablassen härteren Untergrund zu erreichen. Kurz nach einem Brunnen verzweigen sich die Spuren. Wir nehmen die linke und fahren auf einer Reg-Fläche mit vielen Querrillen. Große Agame haben hier ihre Bauten. Wir sehen auch mehrere der interessanten Tiere, aber der Fotoapparat ist inzwischen nicht schneller geworden. Durch eine evtl. verminte Passage zwischen Dünen und einem schwarzen Tafelberg geht es weiter in ein weites Tal. Wir sehen in diesem Durchgang keine Spuren abseits der Piste, auch nicht von Kamelen und anderen Tieren. Deshalb bleiben wir hier auch sicherheitshalber auf der Piste. In dem weiten Tal sind vereinzelt weiße Nomadenzelte zu sehen. Gegenüber dem einzeln stehenden Tafelberg Aderg finden wir am Rand des Tales einen Bergeinschnitt. Keine Nomadenfrauen, die uns etwas verkaufen wollen, keine Nomaden, die mitfahren wollen. Es ist einfach nur himmlisch ruhig.

Sonntag, 29.10.2006 - Am Brunnen Hassi Ikika

Die Piste lässt sich weiterhin relativ gut befahren. Reg mit Querrillen. Nach Querung des Queds Neitiri beginnt die Sebkhet Chemcham. Auf den trockenen Flächen lässt sie sich gut und schnell befahren. Die noch feuchteren Abschnitte sind sehr rumpelig. Sie sind besonders durch die weißen Salzflecken gut erkennbar. In der Mitte des ehemaligen Sees überqueren wir einen schwarzen natürlichen Damm, der in früherer Zeit wohl zwei Seen voneinander trennte. Am Ende der Sebkha wird es etwas weicher, aber wir brauchen keine Luft abzulassen. Hinter dem Ort Jarif erwischen wir eine südliche Piste. Diese endet an einem Qued mit steileren Abhängen, so dass wir gezwungen sind, nach Norden auszuweichen, bis wir die richtige Piste wieder gefunden haben. Als es mittags so richtig schön heiß wird, finden wir eine tolle hohe Akazie, unter die der MAN drunter passt. Aber bereits nach ein paar Minuten nähert sich ein Mann, der vorher überhaupt nicht zu sehen war (wo kommen die nur immer her?) und wir fahren weiter. Im Brunnen Hassi Ikika steht in 2 Metern Tiefe klares Wasser. Jörgen tankt den Brauchwassertank voll. Zwei Esel kommen vorbei, trauen sich aber nicht, näher zu kommen. Sie stehen eine Weile in einiger Entfernung und ziehen dann wieder ab. Während wir nach einer Querverbindung zum alten Amogjar-Pass suchen,



brausen 3 einheimische Fahrzeuge mit Touristen an uns vorbei. Das sind die ersten Fahrzeuge, die wir sehen, seit wir Chinguetti verlassen haben. Wir folgen älteren Spuren nach Süden und begegnen einem Nomaden auf einem Kamel. Er zeigt Jörgen ein großes Loch in seinem linken Backenzahn und signalisiert ihm, dass er diesen ziehen soll. Offensichtlich hat er sehr starke Zahnschmerzen. Um ihm ein wenig zu helfen geben wir ihm einen Blister Aspirin. Nicht weit entfernt landen wir tatsächlich auf der alten Passpiste. Dort rumpeln wir aufwärts. Teilweise hatten wir das Gefühl, durch ein altes Flussbett zu fahren. Die Piste wird nicht mehr gepflegt und das merken wir sehr. Es ist auf der Fahrt zunehmend heißer geworden. Das ist wohl die Nähe zu Atar. Ich glaube, Atar ist der heißeste Ort in ganz Mauretania. In der Hoffnung auf einen kühleren Stellplatz nächtigen wir in einem kleinen Taleinschnitt. Um 2 Uhr nachts haben wir noch 27°C. Es weht kein Wind, deshalb kommen uns auch die 23°C am Morgen ein mächtiges Stück wärmer vor als in den letzten Nächten.

Montag, 30.10.2006 - In der Bilderbuchoase Terjit

Immer am Berg entlang fahren wir weiter bergan. Die Aussicht zurück ist grandios. Manchmal haben wir ausgewaschene Kurven zu überbrücken, die gar nicht so einfach zu nehmen sind. Eine Kamelkarawane kommt uns auf der engen Bergpiste entgegen. Wir warten erst einmal ab, bis alle Tiere den MAN passiert haben, bevor wir weiterfahren. Schon von weitem sehen wir die „Filmkulissen“ des Forts Sagane auf einem Hügel liegen. Natürlich fahren wir hin und schauen uns die Überreste an.



Schließlich rumpeln wir ein paar Serpentinaen hinauf und stehen vor einem Schild in Gegenrichtung, dass die Besichtigung des Forts 300 UM pro Person kostet. Wir fahren weiter. Auf einem Schild sind Felsmalereien groß ausgeschildert. Diese lassen wir aber links liegen und fahren über Atar auf der guten Straße Richtung Nouakchott ca. 26 Kilometer bis zu einem Kontrollpunkt. Dort biegen wir links ein und fahren noch einmal links bis zur Oase Terjit, wo die Piste an einem kleinen Parkplatz endet. Auf dem Weg dorthin bitten uns 3 Jugendliche, ein Eisenrohr mitzunehmen. Da Jörgen das aber nirgends befestigen kann, müssen die drei

hinten auf den Reserverädern Platz nehmen und das Rohr festhalten. Die Besichtigungsgebühr für die Oase beträgt 1000 UM. Sie wird uns gleich von den Jugendlichen abgeknöpft. Dann spazieren wir durch einen Palmenhain in die Schlucht hinein. Es ist schön kühl. Die Felsen sind aus Kalksandstein, daher wasserdurchlässig und es tropft auch auf einer Länge von 100m ständig in extra bereit-

gestellte Behälter. Auch Pflanzen halten sich an der Felswand. Es sind Zelte aufgebaut und Toiletten gibt es auch. Es ist sehr sauber in dieser Oase. Eine Quelle oberhalb der Schlucht bringt Wasser hinunter. Durch Rohre wird es in eine Art „Schwimmbecken“ geleitet. Hier gibt es immer wieder eini-



ge Touristen. Es ist wirklich ausgesprochen angenehm kühl und wir werden auch nicht „angemacht“. Auf dem Parkplatz begegnen wir 4 Norwegern in einem Geländewagen. Sie wollen ein Jahr unterwegs sein. Sehr auffällig ist das Rentiergeweih vorne am Fahrzeug. Zurück in Atar begeben wir uns gleich auf die Straße nach Choum. Aber bereits nach einigen Kilometern endet die Teerstraße. Kurz danach biegt die gute, aber staubige Piste direkt nach Westen ab. Bald stehen wir vor einem Abbruch. Die Serpentina-Abfahrt ist nicht ohne und für ein niedriges Fahrzeug schlecht zu meistern. Im Tal geht es auf einer nervigen Wellblechpiste weiter.

Ein Geländefahrzeug mit Schweizern begegnet uns. Das Pärchen ist gerade erst in Mauretaniens eingereist. Die Wellblechpiste wird unerträglich. Daher führen weit verzweigte Spuren neben der Piste her. Diese sind zum Teil noch schlimmer als die Originalpiste. Zwischen großen runden Steinen, die vielleicht mal einen Seeboden zierten, finden wir einen Stellplatz. Es ist wieder sehr warm, aber es weht ein leichter Wind aus Osten.

Dienstag, 31.10.2006 - Ben Amira und die Erzzüge

Das Thermometer fällt nicht unter 30°C. Wir schwitzen mächtig und machen die Ventilatoren an. Kilometer um Kilometer arbeiten wir uns auf der Rumpelpiste an Coum heran. Von nun an sollen die Bahngleise uns begleiten. Aber schon zu Beginn driften wir auf einer schönen Piste nach Süden ab. Wir merken schnell, dass die Richtung nicht stimmt und fahren cross nach Nord-West, bis wir wieder die Gleise erreichen. Die Piste lässt sich zunächst gut befahren. Nach ca. 20 Kilometern wird sie dann weichsandig. Genau bei einem Bautrupp müssen wir Luft ablassen. Überall liegt Schrott herum, kaputte Waggons und Gleise. Gegenüber von Ben Amira, dem zweitgrößten Monolithen nach Ayers Rock legen wir in den Dünen eine Pause ein und warten auf den Zug. Die Eisenbahnlinie, die von einer Mine von Zouérate im Norden Mauretaniens bis nach Nouadhibou führt, ist die wichtigste Verkehrsverbindung. Der Zug war lange Zeit der längste und schwerste Zug der Welt. Über 200 Waggons werden von bis zu 4 Lokomotiven gezogen. Die Ladung besteht aus bis zu 21.000 Tonnen Eisenerz. Durch die Schwere des Zuges splittern immer kleine spitze Eisenteile von den Gleisen ab. Es ist daher ratsam, nicht allzu dicht an den Gleisen entlang zu fahren. In regelmäßigen Abständen sind Entsandungstrupps stationiert, die die Gleise immer wieder vom Sand befreien. Wir wollen unbedingt ein Foto der Erzbahn vor Ben Amira machen und warten weiter auf den Zug. Es ist wieder sehr heiß. Plötzlich kommen 2 Personen auf



uns zu. Es sind Gerd und Anette aus Pfaffenhofen, die mit einem normalen VW-Golf vor 3 Tagen in Mauretaniens eingereist sind. Sie haben ein paar Mal geschaufelt, sind aber ansonsten gut durchgekommen. Den Golf wollen sie im Senegal verkaufen und dann zurück nach Deutschland fliegen. Ein kleiner Smalltalk, dann schwingen sich die beiden in ihren Golf und brausen ab durch den Sand. Wir warten immer noch auf den Zug. Die Temperatur steigt auf 40°C, draußen und im MAN. Ein Jeep kommt auf uns zu. Der Fahrer ist aus dem nächsten Camp und fragt, ob alles in Ordnung ist. Klar, wir warten ja nur auf den Zug. Es wird dunkel und wir warten immer noch auf den Zug. Bei der Hitze schlafen wir zunächst draußen in unseren Stühlen. Es ist sehr dunkel, als um 23 Uhr das weithin hörbare Stampfen der Loks zu hören ist. Der zweite Zug fährt um 2 Uhr. Um diese Zeit haben wir noch 32°C. Zwei weitere Züge fahren gegen 5 Uhr. Es dämmt bereits und ich höre wieder dieses Stampfen. Träume ich? Da sehe ich Licht. „Ein Zug, ein Zug, Jörgen, ein Zug!“ Jörgen springt aus dem Bett. Leider ist es noch ziemlich dunkel, aber wir haben endlich eine Aufnahme vom Zug vor Ben Amira. Um 7 Uhr hat sich die Luft auf 23°C. abgekühlt.

Mittwoch, 1.11.2006 - An den Bahngleisen entlang nach Nouadhibou

Es wird schnell wieder warm. Wir fahren weiter parallel zur Bahn. Dabei haben wir sehr lange Weichsandfelder zu bewältigen. Einige sind dabei gar nicht so einfach zu durchqueren. Trotzdem schaffen wir es ohne zu Schaufeln. Aber es gibt genug Spuren, die zeigen, dass hier einige mit dem Sand gekämpft haben. Ansonsten wird die Gegend ziemlich langweilig. Viel Reg-Wüste mit Querrillen. Abwechslung bieten die Bauarbeiter-Camps, die Bauarbeiter selbst und kleinere Siedlungen. Die größeren Ort umfahren wir. Die Temperatur ist in kurzer Zeit mal wieder auf 42°C. angestiegen. In einigem Abstand, auf der anderen Seite der Gleise, begegnen uns 6 Touristen-Geländewagen und 2 Quads. In einem Dünengebiet mit kleinen Sicheldünen finden wir einen schönen Stellplatz. In der Ferne sehen wir Fahrzeuge mit mehr als 120 km/h über die Piste brausen. Jörgen ist davon überzeugt, dass es sich um einen Test von Rallye-Fahrzeugen handelt. In einiger Entfernung lässt sich eine Reisegruppe nieder, die mit Geländefahrzeugen, Dachzelten und Zelten unterwegs sind. Abends dreht der Wind und kommt aus Nordrichtung. Der beschert uns endlich mal wieder eine einigermaßen kühle Nacht. Morgens sind es 22°C.



Donnerstag, 2.11.2006 - Abschied von Mauretania

Die weitere Strecke ist sehr langweilig. Sie ist schon mit der Gegend in der Westsahara zu vergleichen. Die Franzosen, die in der Nähe gecamppt hatten, überholen uns. Ein Personenzug kommt uns entgegen. Wir durchqueren den Ort Bou Lanouar und treffen bei einem Gendarmerieposten auf die Teerstraße. Bald haben wir die Grenze erreicht. Die Ausreise gestaltet sich einfach. Beim Zoll müssen wir nur das Papier abgeben, das wir bei der Einreise bekommen haben. Die Polizei bekommt „la fiche“, unsere Personalienliste und die Gendarmerie will gar nichts. Über die bekannte Hoppelpiste erreichen wir die marokkanische Grenze. Die Temperatur sinkt, aber die Luftfeuchtigkeit nimmt zu. Das nahe Meer ist zu merken. Um 14.15 Uhr stehen wir vor einer geschlossenen Schranke. Es ist Mittagspause. Erst um 15 Uhr wird die Schranke geöffnet.



Ablauf: Zuerst müssen wir zur Gendarmerie. Dann die Einreisekarten bei der Polizei ausfüllen und anschließend einen Zollbeamten suchen, der sich den MAN ansieht. In der Zwischenzeit kommen aus der Westsahara ca. 15 Fahrzeuge und 50 Motorräder an. Es handelt sich um einen Tross von Niederländern, die wahrscheinlich eine Rallye veranstalten wollen. Ein Notarztwagen ist auch dabei. Dann dürfen wir weiter. Die Temperatur sinkt weiter und wir fahren gemütlich 'gen Norden.

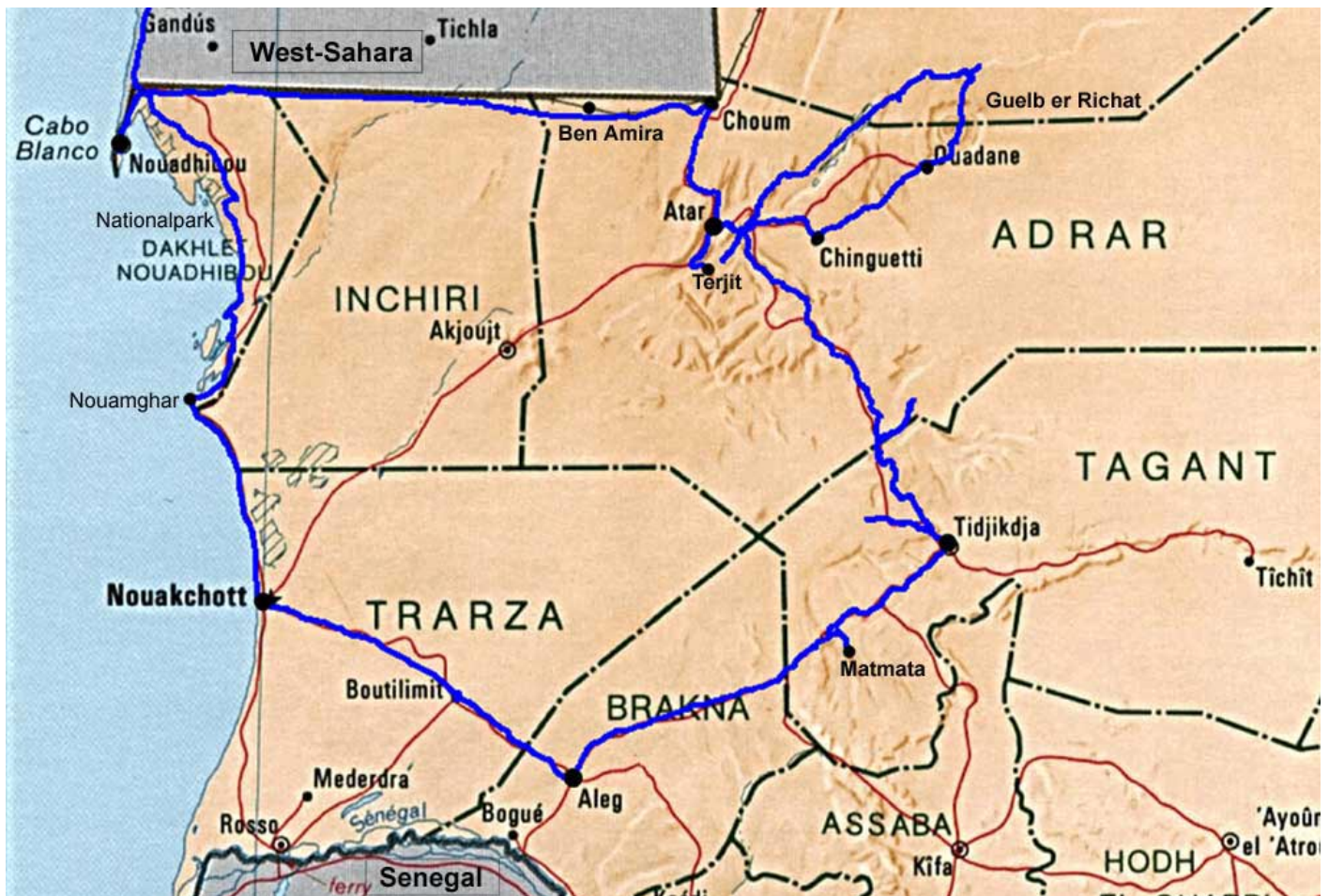
Zwei Tage später hupt hinter uns ein Fahrzeug und uns überholt ein bekannter Golf aus Pfaffenhofen. Gerd und Anette, die eigentlich ihr Fahrzeug verkaufen wollten, stehen vor unserem MAN. Es war ihnen in Mauretania einfach zu heiß und so haben sie sich entschlossen, wieder zu drehen. Nun wollen sie sich in Spanien Bodegas ansehen und in Frankreich gut essen. So kann's kommen. Im weiteren Verlauf haben wir zunehmend Schwierigkeiten mit dem MAN. Er zieht nicht richtig und Jörgen meint, dass die Dieselqualität in der Westsahara wohl doch nicht ganz ausreichend ist. Jörgen reinigt den Spritfilter aber nach einiger Zeit geht es wieder los. In Tanger angekommen bekommt Jörgen plötzlich Zeichen, dass hinten am Auto irgendetwas nicht stimmt und schaltet die Rückfahrkamera ein. Hinten auf den Reserverädern befinden sich Jugendliche. Jörgen verscheucht die Jungen. Wir wollen uns gar nicht ausmalen, was los ist, wenn denen zum Beispiel beim Bremsen was passiert. Immer wieder versuchen auch andere bei Ampelstopps sich hinten am Fahrzeug festzuhalten und auf die Reserveräder zu klettern. Sogar an der Tankstelle. Die Polizei unternimmt nichts, obwohl sie überall präsent ist. Was Jörgen für „Surfen“ hält, stellt sich in der Ab-

Zwei Tage später hupt hinter uns ein Fahrzeug und uns überholt ein bekannter Golf aus Pfaffenhofen. Gerd und Anette, die eigentlich ihr Fahrzeug verkaufen wollten, stehen vor unserem MAN. Es war ihnen in Mauretania einfach zu heiß und so haben sie sich entschlossen, wieder zu drehen. Nun wollen sie sich in Spanien Bodegas ansehen und in Frankreich gut essen. So kann's kommen. Im weiteren Verlauf haben wir zunehmend Schwierigkeiten mit dem MAN. Er zieht nicht richtig und Jörgen meint, dass die Dieselqualität in der Westsahara wohl doch nicht ganz ausreichend ist. Jörgen reinigt den Spritfilter aber nach einiger Zeit geht es wieder los. In Tanger angekommen bekommt Jörgen plötzlich Zeichen, dass hinten am Auto irgendetwas nicht stimmt und schaltet die Rückfahrkamera ein. Hinten auf den Reserverädern befinden sich Jugendliche. Jörgen verscheucht die Jungen. Wir wollen uns gar nicht ausmalen, was los ist, wenn denen zum Beispiel beim Bremsen was passiert. Immer wieder versuchen auch andere bei Ampelstopps sich hinten am Fahrzeug festzuhalten und auf die Reserveräder zu klettern. Sogar an der Tankstelle. Die Polizei unternimmt nichts, obwohl sie überall präsent ist. Was Jörgen für „Surfen“ hält, stellt sich in der Ab-

fertigungshalle am Hafen als versuchter Einbruch dar. Die hintere Dachluke ist von außen geöffnet und das Rollo aus der Verankerung gelöst worden.

Trotz dieser unangenehmen Erfahrung zum Schluss war es eine wunderbare Expedition. Die anschließende Fährfahrt nach Sete und auch weiter nach Hause verläuft ohne Probleme.

Reiseroute



Ein Bericht von Rita Terjung und Jörgen Hohenstein © 2007