

Bei den Elefantenfelsen in Mauretanien

Auf den Spuren der Rallye Dakar vom 29.10. bis 19.11.2012

Es ging um die Abschiedstour mit unserem kleinen MAN. Endlich hatten wir mal wieder 6 Wochen Zeit. Also sollte auf jeden Fall nach Afrika gehen. Libyen war uns noch zu „heiß“ und Tunesien ein wenig zu klein. Algerien? – noch nicht. Also blieben nur Marokko und Mauretanien. Es sollte vor allem die Piste von Tidjikja nach Nema sein – Jörgen träumte seit der letzten Dakar in Afrika von dieser Strecke. Bis Juni 2012 war auch alles in Ordnung. Dann folgten die Drohungen von Al Qaida für Mauretanien. War die Tour noch sicher? Ich fing an zu zweifeln und wollte auf keinen Fall nach Mauretanien. Jörgen versuchte meine Bedenken aufzulösen. Trotz positiver Auskunft der mauretanischen Botschaft und gleich lautender Mail von Cora und Just aus Atar konnte er meine Bedenken nicht vertreiben. Na, dann gucken wir mal, wie es vor Ort ist. Nach einem langweiligen Abstecher in der West-Sahara, aber wunderschönen Stellplätzen an der Atlantik-Steilküste erreichen wir den marokkanischen Grenzübergang. Hier wird gerade eine neue Tankstelle gebaut. Auch sonst hat sich seit 2008 einiges verändert. Es gibt Cafes und Restaurants... und eine große Halle. Nach allen Formalitäten wurde der MAN noch gescannt. Damit hatten wir nicht gerechnet, jedenfalls nicht bei der Ausreise nach Mauretanien. Das ca. 4 Kilometer lange Niemandsland zwischen den beiden Grenzposten hatte sich dem gegenüber nicht verändert. Dafür gibt es jetzt auf der mauretanischen Seite drei Restaurants (eines mit Übernachtungsmöglichkeit), Cafes und noch andere feste Gebäude. Die Gendarmerie will unsere Reiseroute wissen. Wie gut, das wir eine Kopie dabei haben. Die Strecke sei



überhaupt kein Problem, wir sollen uns nur bei den entsprechenden Gendarmerie-Posten melden. Also alles o.k. Neu sind dieses Mal die 1.000 UM Straßennutzungsgebühr. Echte Probleme macht die Versicherung. Wir sollen für 30 Tage 25.000 Um bezahlen. Wucher! Deshalb fahren wir nach Nouhadhibou zu einer uns bekannten Versicherung. Der Ort hat sich in den letzten 6 Jahren (zuletzt waren wir 2006 hier) nicht verändert. Die AGM-Versicherung finden wir auf Anhieb. Es wirkt alles sehr viel seriöser als an der Grenze und wir bezahlen 10.000 Um weniger für die 30 Tage.



Als Einstieg wählen wir die Piste von Bou Langouar nach Atar, die bis Choum immer an den Bahngleisen entlangführt. Noch sind wir sehr vorsichtig und halten auch nicht an, als uns ein grünes Geländefahrzeug stoppen will - bis wir die Aufschrift darauf erkennen „Gendarmerie Nationale“. Die Erzzüge, die man früher schon kilometerweit gehört hatte, sind „leise“ geworden. Die Gleise und das rollende Material wurden inzwischen erneuert. Das macht das Fotografieren und Filmen nicht einfacher. Ist das da vorne nur Dunst oder der Dampf eines Zuges?

Aber endlich sind wir wieder in der Sahara. Der Wüstenvirus sitzt tief in uns und plötzlich sind auch bei mir alle Bedenken fort. Ich fühle mich völlig sicher. Es gibt zwar heute bis Atar ein paar Kontrollen und damit eine ständige Verringerung unseres Vorrates an Fiches (Datenblätter mit Personen und Fahrzeugangaben), aber der Gedanke an eine Gefahr ist wie weggewischt. Nur





noch die nervige Wellblechpiste hinter Choum und schon stehen wir vor dem Campingplatz Bab Sahara in Atar. Es ist nichts los, kein Wunder, denn auf der bisherigen Strecke sind wir keinen Touristen begegnet. Cora und Just haben einen Swimmingpool. Traumhaft bei der Hitze. Jörgen hat die Hitze wahrscheinlich unterschätzt. Es geht ihm nicht so gut. Da er sich nur langsam erholt, bleiben wir ganze drei Tage und genießen den Luxus. Allerdings ist es in Atar, wie schon 2006, ausgesprochen heiß. So eine Hitze erleben wir auf der ganzen weiteren Fahrt nicht mehr. Cora und Just versuchen überall Bäume

anzupflanzen. Dafür haben sie auch ein weiteres Grundstück hinter der Werkstatt gekauft. Außerdem engagieren sie sich für ein Müllentsorgungsprojekt. Uns zieht es weiter. Wir tauschen in Atar noch Geld (bei den Banken bekommt man immer den besten Kurs), tanken und melden uns bei der Gendarmerie. Die wussten schon Bescheid, Just hatte unsere Route schon durchgegeben. Kaum haben wir den Talkessel von Atar verlassen, wird es merklich kühler. Die Piste nach Tidjikja kennen wir schon. 2006 kamen wir aus der Gegenrichtung. Trotzdem werden wir immer wieder überrascht. Mal macht die Piste eine große Westumgehung, ist kaum markiert, dann ist sie wunderbar markiert und führt nicht zuletzt zu einer Straßentrasse (Atar-Tidjikja) von der Jus uns schon erzählte. Vor dem Weichsand-Dünengebiet Lehelim endet die Trasse. Hier sucht sich jeder den besten Weg durch den 14 Kilometer breiten, extrem hügeligen Dünengürtel. Aber auch hier treffen wir schon auf die kleinen spitzen Eisenstangen, die die geplante Trasse markieren. In der Oase Taoujafet zeigt uns ein Einheimischer einen Wasserfall, der zurzeit trocken ist. Trotzdem läuft an den Wänden Wasser herunter und erzeugt eine angenehme Temperatur. Außerdem ist der Ort ein Paradies für Vögel und Ziegen. Den



Ort Rachid müssen wir im Flussbett umfahren, da die Ortsdurchfahrt zu schmal ist. Plötzlich rennt ein Mann hinter uns her, die Schuhe in der Hand. Jörgen denkt nicht daran, anzuhalten, aber ich überrede ihn zu stoppen. Es ist ein Gendarm, der nur mal wieder ein Fiche haben wollte. Ein paar Kilometer nach Rachid treffen wir wieder auf die im Bau befindliche Straßentrasse und brausen in hohem Tempo nach Tidjikja. Auch hier melden wir uns wieder bei der Gendarmerie ab und werden auch noch zum Beginn der Piste geleitet. Das ist gut so, denn wir haben keine Koordinaten.



Hier beginnt sie dann, Jörgens Traumpiste. Auf einer meist weichsandigen, mit tiefen Spurrillen versehenen Piste geht es durch eine Steppenlandschaft nach Osten. Jeder Kilometer ist durch einen Markierungspfahl gekennzeichnet. Unterwegs treffen wir auf interessante Felsformationen, die zum Teil auseinandergebrochen sind. Auf den nächsten, gut 15 Kilometern wird es extrem holperig und wir brauchen für dieses Stück mehr als eine Stunde. Vor Tichit fahren wir durch ein Dünengebiet mit bewachsenen Hügeln. Wären wir nicht in Mauretarien, könnte man denken, wir wären auf Sylt.



Tichit schon in Sicht, wühlen wir uns durch ein langes sehr weichsandiges Gebiet. Man merkt, dass hier schon lange keine Touristen mehr waren – ich hatte das Gefühl, dass fast alle Einheimischen uns ihre Ware andrehen wollen. Und dazu dann das Cadeau, Cadeau-Gerufe nach Geschenken von Groß und Klein. Dennoch ist Tichit interessant und einen Besuch wert. Wir fahren über die Sebkhha weiter nach Osten. Noch sind die Spuren gut zu erkennen, doch plötzlich stehen wir vor einer hohen Düne und wissen nicht so recht weiter.



Hätte uns hier nicht ein einheimischer Pickup, voll beladen mit Personen und Gegenständen, überholt und die Düne überquert, hätten wir lange suchen müssen. So folgten wir dem Fahrzeug, durchquerten einen kleinen Ort um plötzlich in einer weichsandigen Auffahrt zu stecken. Trotzdem sind wir sicher, dass es hier weitergeht. Also mal wieder Luft ablassen und langsam weiterfahren. Kaum hatten wir die Piste wiedergefunden, führten Pistenstränge in alle Richtungen. Wir folgen mal wieder der



meist befahrenen und landen an einem Nomaden-Camp. Ein junger Mann macht uns auf aggressive Weise klar, dass er für die Hilfe, die richtige Piste zu finden, Diesel haben möchte. Ersatzweise Geld. Wir haben ein sehr unangenehmes Gefühl und fahren zurück zum letzten Pistenpunkt. Siehe da, es gibt eine Piste, die direkt nach Osten führt, aber kaum befahren ist. Die Landschaft ist sehr abwechslungsreich, führt durch Täler, über kleine Gebirgspässe und durch Dünenfelder. Kurz hinter dem Brunnen Toujinet treffen wir auf auf Felszeichnungen, die an senkrecht stehenden Monolithen eingeritzt wurden. Aller-

dings machen die nicht einen sehr alten Eindruck. Wir fahren zwischen zwei Felsen hindurch und landen im „Tuffesland“, bewachsene Dünen, keine Piste weit und breit erkennbar. Wir suchen uns einen Weg Richtung Osten und sehen plötzlich in der Ferne die „Elefantenfelsen“, die durch die Rallye Dakar erst richtig bekannt geworden sind und in deren unmittelbaren Nähe der VW Race Touareg von Giniel de Villiers und Dirk von Zitzewitz 2007 nach einem Turboladerschaden in Flammen aufging. Das ist unser Ziel. Aber wie kommen wir da hin? Die Anfahrt zu finden ist gar nicht so einfach. Eine Piste ist irgendwie nicht zu erkennen. Deshalb nähern wir uns zunächst dem Komplex mit dem „Totempfahl“ wie ich ihn



nenne. Von dort aus kämpfen wir uns zum Elefantenfelsen vor. Immer durch diese Tuffesdünen. Irgendwann nähern wir uns den Felsen von der Rückseite, wo uns immer wieder weite Fels-/Steinfeld der Vorwärtskommen erschweren. Nach endloser Kurverei erreichen wir die Felsenburg. Riesige Felsbögen und Durchgänge hat die Natur erschaffen. Und einer der Felsen sieht eben aus wie ein Elefant. Am Abend sehen wir Licht in Richtung des Brunnens Aratane. Da es in der Nacht aber sehr stürmt, sind am nächsten Tag leider keine Spuren mehr zu finden. Wir suchen uns



einen weiteren fahrbaren Weg und landen tatsächlich unterhalb von Es Sba, den kleinen Elefantenfelsen. Von hier aus suchen wir uns ca. 15 Kilometer lang die beste Strecke durch das Dünenfeld nach Osten. Irgendwann finden wir Fragmente von Spuren einer Piste, nachdem wir versehentlich fast die Wohnung eines Feneks zerstört und einen Wüstenhasen begleitet haben. Es folgt eine weite Ebene, die harmlos daherkommt. Urplötzlich befindet sich der MAN in einem Fehfech-Feld. Tiefer Puderzuckersand. Luft ablassen bis auf 2 bar hilft da alleine nicht. Nur mit Hilfe unserer Sandboards können

wir diese Situation meistern. Wüste macht einfach Spaß. Und diese Piste erst recht. Mitdenkende Reisende vor uns haben mit Steinen Pfeile in den Sand gelegt. Diese Hinweise haben uns vor einem großen Umweg bewahrt. Über eine Geröllwüste geht es weiter zum Enji-Pass. Hier hängen wir erst einmal fest. Keine Ahnung, wo es auf den Pass hochgeht. Wir suchen und suchen und suchen, aber es gibt einfach keine Spuren zur Auffahrt. Erst als ich zu Fuß das Plateau erklimme, ist die Piste von oben eindeutig zu erkennen. Problemlos packen wir den Aufstieg. Auch der Abstieg auf der anderen Seite ist o.k. Bis Qualata verlieren wir die Piste nur noch einmal. Freundliche Nomaden helfen uns hier weiter. Ihre Viehherden haben die Pistenspu-



ren zerstört. In Qualata erhalten wir eine Führung vom Bürgermeister durch den Ort. Die farbigen Fenster und Türen sind schon einzigartig. Ein Verbandkoffer und diverse andere Sachen lassen wir bei einem jungen Arzt in der medizinischen Station. Neugierig werden wir von den Einheimischen beobachtet. Daran merkt man, dass auch hier lange keine Touristen mehr hier waren. Vor der Abfahrt melden wir uns bei der Gendarmerie. Irgendwie ist aber alles etwas anders als bei den anderen Polizeistationen. Es dauert und dauert. Dann erfahren wir, dass wir zwischen Qualata und Nema nicht übernachten dürfen und uns



eine bewaffnete Eskorte begleitet wird. Im Nachhinein stellen wir fest, dass die Gegend auch nicht zum Übernachten einlädt. Wegen der Mali-Krise hatten wir auch von Nema bis Ayoun el Atrous bewaffnete Begleitung. Dann durften wir alleine weite reisen.

Alles in allem war die Mauretanie-Expedition besonders interessant und schön sowie sicherheitstechnisch völlig unbedenklich. Und nun ist er verkauft, unser kleiner MAN. Er hat uns zuverlässig auf allen unseren Reisen begleitet und wir hoffen, dass er auch den neuen Besitzern viel Freude bereitet.



Die Links zu den Tracks für verschiedene GPS-Geräte findet ihr unter „Reise-Historie“ „Mauretanien“ „GPS-Koordinaten“. Dort gibt es auch eine Auflistung der Koordinaten als PDF-Datei.

Hinweise zum Track Bou Lanouar – Atar (an den Bahngleisen entlang)

Wir haben den richtigen Einstieg nicht gefunden. Vermutlich liegt der richtige Pisteneinstieg von Nouadhibou aus bei den Koordinaten N 21°13,825' W 16°29,045'. Hier, von Bou Lanouar aus kommend hinter einem Hügel, beginnt eine breite Piste nach Osten (Weichsand). Bis Choum führt die Piste immer in der Nähe der Bahngleise entlang. Sie ist gut zu erkennen.



Es gibt längere Weichsandpassagen, die wir jedoch ohne Probleme und ohne den Einsatz von Sandboards bewältigt haben. Es gab 2012 einige Kontrollpunkte der Gendarmerie. Die Bahngleise wurden durch Streckenposten laufend überprüft. Von Choum nach Atar gibt es viel Wellblech. Kurz vor der Auffahrt auf das Plateau fuhren wir über eine breite geschobene Piste. Auch hier gab es wieder eine Kontrolle.

Hinweise zum Track Atar – Tidjikja

Auch diese abwechslungsreiche Piste ist bis auf einige sandige Stellen gut zu erkennen. Es wurde 2012 eine Straße südlich von Atar bis nach Tidjikja gebaut. Die Bauarbeiten waren im vollen Gange. Dadurch kann sich die Strecke inzwischen geändert haben. Wir sind teilweise neben der Trasse entlanggefahren. Am längsten haben wir den Einstieg in die felsige Piste nach der Querung des Dünengürtels Lehelim gesucht. Wir haben mehrere Fahrzeuge gesehen (auch bedingt durch die Straßenbauarbeiten).



Hinweise zum Track Tidjikja – Nema



Die Piste von Tidjikja bis Tichit ist alle 5 Kilometer mit einem Markierungspfahl gekennzeichnet. Aber sie ist auch ohne Markierung eindeutig zu erkennen. Es gibt tiefe Spurrillen. Der Abschnitt ist überwiegend sandig, aber mit Steinen im Sand. Das macht das Fahren mit verringertem Luftdruck etwas schwieriger. Die Piste führt meistens durch langweilige Buschsteppe und mit Grasbüscheln bewachsene Dünenhügel nach Osten. Kurz vor dem Ort Le Khechb gibt's aber auch interessante Felsformationen. Vor dem Ort wendet sich die Piste nach Norden, kurz darauf nach Osten in ein steinigtes Gebiet. Hier wird es auf den nächsten 15 Kilometern sehr holperig. Wir waren froh, als es wieder in den Sand ging. Wenn man in der Nähe von Tichit die Dünenhügel verlässt, kommt man in ein sehr weichsandiges Gebiet, das erst kurz vor Tichit endet.

Tichit verlässt man nach Osten über einen trockenen Salzsee (Sebhka). Auf dieser Strecke bis zum Ort Arhrijit fahren häufiger Fahrzeuge. Kurz vor Arhrijit überquert man eine etwas höhere Düne und hält sich in Richtung Wasserturm. Hier verlässt man den Ort durch einen Pass in den Felsen. Der Aufstieg ist sandig und wir müssen wieder Luft ablassen. Die Piste ist bis zu einem Nomadencamp gut zu erkennen. Dort verzweigen sich die Spuren. Auf der großen ebenen Fläche hält man sich am besten rechts. Der wichtige Pistenpunkt (N 18°21,361' W 9°06,878') ist in den Tracks vermerkt. Es wird wieder sandig, bis man einen kleinen Pass durch die Felsen erreicht. Die Piste führt weiter durch ein Dünengebiet. Wir fahren auf die rechte Felsennase zu und umrunden diese. Es ist weiterhin sandig. Am Brunnen Toujinet vorbei fahren wir Ost/Südost. Dann fahren wir durch ein breites Gassital Richtung NNO und erreichen freistehende Felsen mit Tuaregzeichnungen. Die Piste führt durch eine Felsformation hindurch in ein Dünengebiet. Hier verlieren sich die Pistenspuren. Die nächsten 30 Kilometer fahren wir



querfeldein über „Tuffsdünen“, mit Grasbüscheln bewachsene Dünenhügel bis wir den Aussichtspunkt auf die Elefantenfelsen erreichen. Ab und zu sind kleine Pistenabschnitte zu erkennen, die aber immer wieder ins „Nichts“ führen. So „kämpfen“ wir uns schließlich bis zu der Felsenburg durch. Erst kurz nach der Felsenburg erreichen wir eine Piste, die zum großen Felsen führt. Ein Sandsturm in der Nacht macht die Orientierung nicht einfacher. Aber bis zum Brunnen Aratane geht es noch. Seit den Elefantenfelsen machen große holperige Felsplatten einem das Weiterfahren mit verringertem Luftdruck schwer. Auch hier vom Brunnen an kurven wir

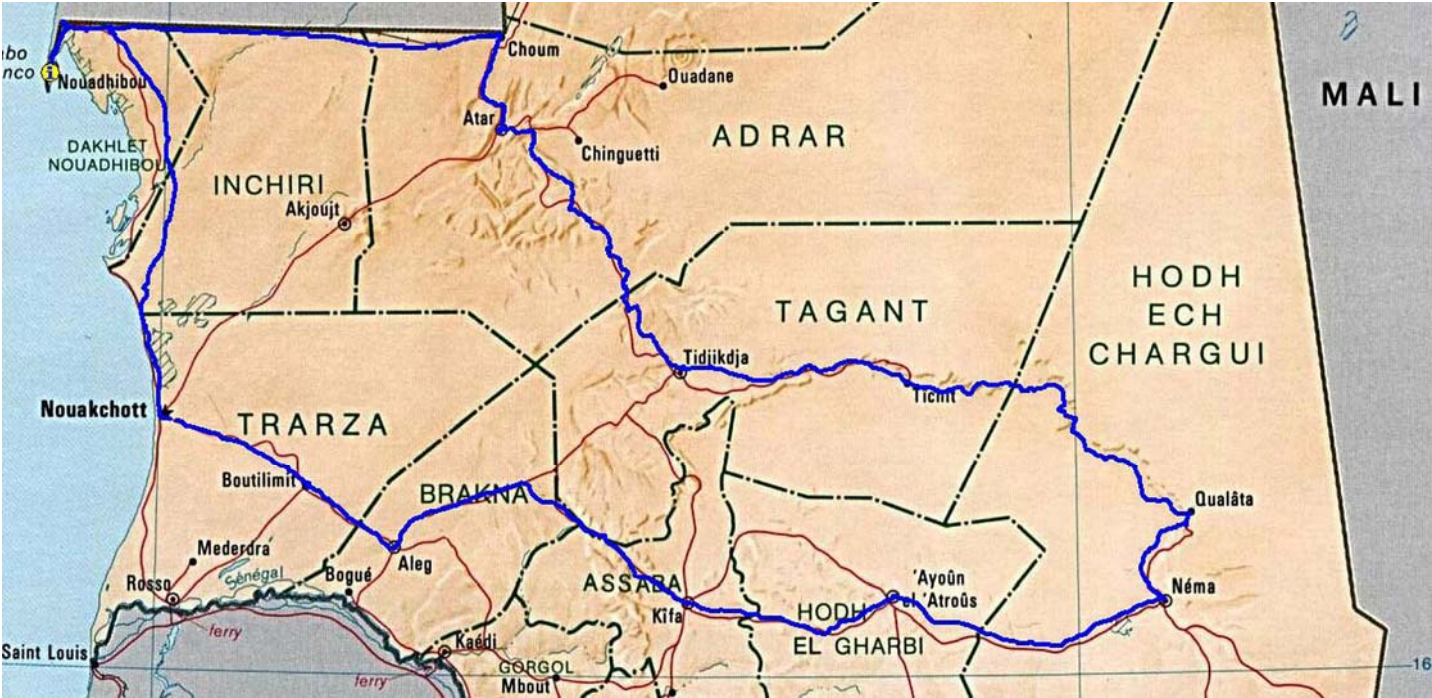
um die Felsplatten herum bis wir eine Reg-Fläche erreichen, wo das Fahren wieder Spaß macht. Die Piste ist eindeutig, endet jedoch plötzlich. Hier, kurz vor den kleinen Elefantenfelsen biegt die Piste plötzlich mit 90° links ab und führt zu den Felsformationen hoch. Von hier aus fahren wir mangels Pistenerkennung die nächsten 15 Kilometer bis zu den Koordinaten N 18°20,925' W 8°21,595' querfeldein und vermeiden es, in die Dünentäler zu geraten. Bei den genannten Koordinaten erreichen wir eine Reg-Fläche mit Pistenspuren. Von hier aus fahren wir durch eine weite sandige Ebene ganz genau Richtung Osten. Achtung: Auf Fehfch-Abschnitte achten. Die sind leider schwer zu erkennen. Bei den Koordinaten N 18°14,221' W 8°05,661' zeigt ein aus Steinen gelegter Pfeil nach SW. Dem müssen wir folgen, obwohl die ausgeprägtesten Spuren geradeaus führen. Es folgt eine Steinwüste, die zuletzt an Häusern vorbei bis zum Beginn der Auffahrt zum Enji-Pass führt (N 18°09,297' W 8°05,904').



Auf dem Enji-Pass angelangt (N 18°08,874' W 8°05,656) ist die Piste wieder eindeutig. Bei N 18°06,354' W 8°00,126' führt sie in einem sandigen Bergeinschnitt Richtung SW nach wieder nach unten. Unten angekommen (N 18°05,859' W 8°00,604') wurde die Piste bis nach Oualata für uns nur noch einmal durch viele Tierspuren undeutlich. Hier haben uns freundliche Nomaden weitergeholfen. Es folgen steinige Abschnitte, Sieldünenfelder und auch sandige Passagen, aber die Piste verlieren wir nie.

Von Oualata bis Nema hatten wir eine Eskorte. Eine Übernachtung in diesem Gebiet war untersagt. Die Gegend war nicht ausgesprochen interessant und auch schon ziemlich dicht besiedelt. Der Track endet bei der Gendarmeriestation in Nema.

Reiseroute Mauretanien 2012



© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein www.rijosreisen.de