

## Algerien / Mali

# VON TAM NACH TIMBUKTU

Eine Transsahara-Reise von Algerien nach Timbuktu und zurück durch die Wüste Ténéré ist heute unmöglich: Hier ist die lebendige Erinnerung an eine vor 20 Jahren durchgeführte interessante Tour auf dieser Route.

Am fünften Fahrtag seit Djanet treffen wir in Tamanrasset ein. Die einst überschaubar kleine Wüstenstadt am Fuß des Hoggar-Gebirges ist auf über 100.000 Einwohner angewachsen – auch weil seit der Zeit des algerischen Bürgerkriegs viele Algerier aus dem chaotischen Norden in die ruhige Sahara umgesiedelt sind. Trotzdem ist „Tam“ verblüffend gepflegt und im Zentrum wirklich sehenswert.

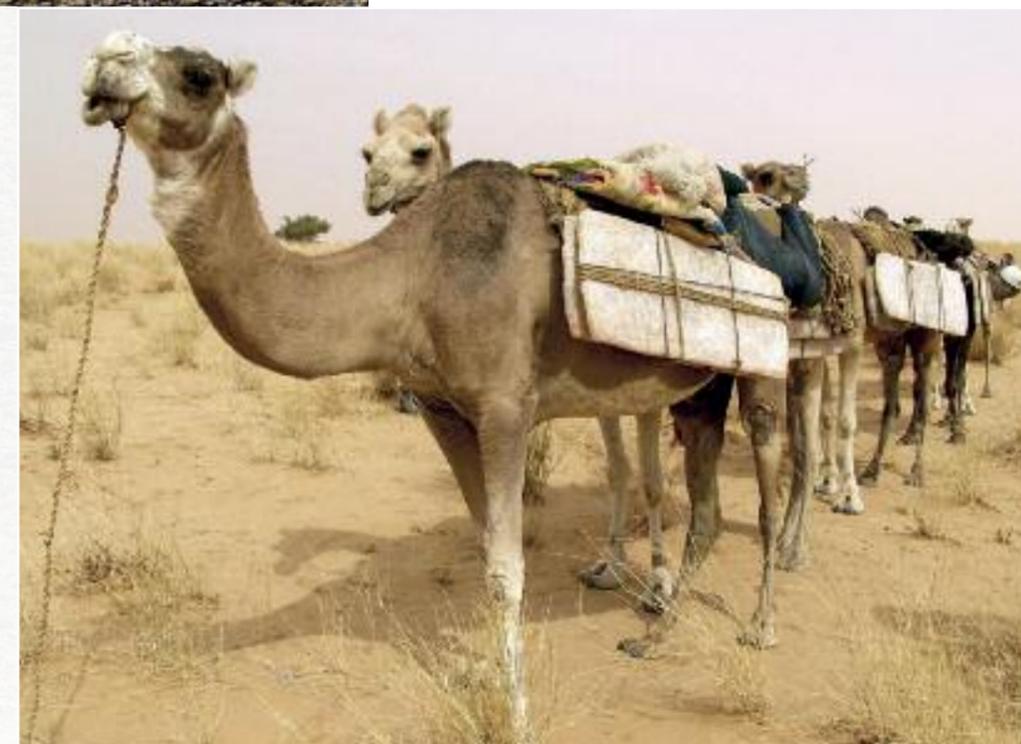
Wir wohnen am südlichen Stadtrand auf einem angenehmen Campingplatz. Von hier aus unternehmen wir mit leichtem Gepäck und ohne Autobegleitung den 160-Kilometer-Ausflug auf den Assekrem-Pass. Die Fahrt durch das landschaftlich grandiose Atakor, den höchsten Teil des Hoggar-Massivs mit seinen aus dem Inneren ehemaliger Vulkane bestehenden Monolithen, ist ein Enduro-Traum und landschaftlich um-

werfend. Von der 2700 Meter hoch gelegenen Passhöhe mit ihrer bewirtschafteten Berghütte wandern wir noch eine halbe Stunde weitere 200 Höhenmeter hinauf zu einer von drei Patres bewohnten Ermitage, einer Einsiedelei als klerikaler Außenposten.

Als wir am späten Nachmittag wieder in Tamanrasset einlaufen, haben es Hans, Sabine und ich eilig, zum Flughafen zu fahren. Wir erwarten dort nämlich den lieben Rest unserer Gruppe, unter anderem auch den siebenjährigen Toni und meinen Sprössling Felix, mit seinen ebenfalls sieben Jahren schon das dritte Mal in der Sahara. In der Schule hatte man Verständnis dafür, dass die beiden Zweitklässler vier Tage früher in die Weihnachtsferien starten. Eine Afrika-Reise wie die unsere ist schließlich auch von bildungstechnischem Wert.

Nach einem Akklimatisierungs- und Stadtbummeltag starten wir am 20. Dezember 2000 zur mit 1500 Kilometern längsten Wüsten-Etappe der Reise. Beruhigend, dass wir uns bis zu zehn Tage Zeit lassen können, denn unser Ziel heißt: Silvester in Timbuktu. Ab Tam ist unsere Gruppe nicht nur um die fünf Neuankommlinge größer, auch Mohamed Haffaoui, mein langjähriger

**Wüsten-Spedition:  
Salz-Transport  
von Taoudeni nach  
Timbuktu**



algerischer Führer und Freund, ist mit von der Partie und wird uns bis zur Ausreise aus Mali begleiten.

Die 600 Kilometer bis zum Einreiseposten in dieses Land legen wir trotz unseres urlaubsmäßigen Reise-Rhythmus in drei Tagen zurück. Auf mal breiten, mal kaum noch erkennbaren Pisten geht es durch den Tanezrouft genannten Teil der

Sahara von einer Landschaftsinsel zur nächsten – wie Inseln aus dem Wüstenmeer ragende und spektakuläre Bergmassive. Eigentlich brauchen wir vier Tage bis zum algerischen Grenzort Bordj Mokhtar, denn den Heiligen Abend verbringen wir nach nur einem halben Fahrtag in einer malerischen Dünenkette in der Nähe eines Nomadenbrunnens.

Die Stimmung an diesem Ort und Tag ist weihnachtlicher, als das in der von Kommerz und Hektik bestimmten Adventszeit zu Hause meist möglich ist. Der malerische Platz, einige Kamelreiter, die wie die Heiligen Drei Könige am Brunnen vorbeikommen, die Weihnachtsgeschichte, die Sabine abends an Mohameds Lagerfeuer vorliest, das

geschmückte Wüstenbäumchen vor dem vom Sternenmeer erhellten Sahara-Himmel, die im makellosen Dünensand liegenden Geschenkpäckchen. Nur für den Glühwein, den wir zu unseren Rindsrouladen trinken, ist es zu warm.

Ein eher trostloses Kontrastprogramm ist am nächsten Tag Bordj Mokhtar. Der Ort ist staubig und he-

runtergekommen. Die algerischen Ausreiseformalitäten ziehen sich hin, denn die Beamten – alle stammen aus dem hohen Norden – sind lustlos und überfordert, empfinden ihre Stationierung hier unten mitten in der Wüste als Strafe. Auch der Kauf mehrerer hundert Liter Benzin und Diesel – beides ist viel billiger als in Mali – an der schon von zahl-

reichen einheimischen Fahrzeugen besuchten Tankstelle funktioniert nur, weil ich es mit dem Patron gut kann und die neue Freundschaft mit einem kleinen Geschenk festige.

Ein Lichtblick in dem „wüsten Kaff“ ist die beeindruckende Erscheinung desjenigen, der uns nach Timbuktu führen soll: Mohamed Berbouchi, eines der Oberhäupter einer der einflussreichsten Großfamilien der Sahara-Araber – die einst Timbuktu gründeten. Zudem ist er hoher Offizier der Azaywat-Miliz, die die Grenzregion zum Schutz der Siedlungen und Nomadenlager überwacht – eine Aufgabe, die vom regulären Militär nur mangelhaft erfüllt wird. Er wird uns nach Timbuktu führen – fernab der Tanezrouft-Transsahara-Piste.

Die ist zurzeit für Touristen nicht zu empfehlen, kann wegen der vielen Flüchtlinge, die auf Grund der schlechten Wirtschaftslage in Westafrika nach Algerien drängen, leicht zum Spießrutenlauf werden: In jeder der zahlreichen Siedlungen an der Hauptpiste ist mit massiver Bettelei oder gar Schlimmerem zu rechnen. Sogar Überfälle sind in den letzten Monaten vorgekommen.

Da auch Bordj Mokhtar nicht ganz „hasenrein“ ist, führt uns Berbouchi erst mal auf der breiten und wegen ihres Schotterbelags unsere Spuren verwischenden Wüstenautobahn der Tanezrouft-Piste nach Norden – so weit, dass unsere Staubfahnen von dem Grenzort

**Wüsten-Highway:**  
Vielspurig und fast ohne Gegenverkehr



**Wüsten-Weihnacht:** Bescherung in der Tanezrouft-Wüste



**Wüsten-Kuscheltier:** Von uns verarztete Nomaden schenkten uns eine Ziege



**Wüsten-Wasserwerk:** Nur sehr tiefe Brunnen liefern gutes Trinkwasser





Wüsten-Märchen – der Baobab, von Riesen ausgerupft und verkehrt in den Boden gesteckt



Der Niger-Strom begrenzt die Sahara



Das bekannteste Wüsten-Gebirge ist sicher das Hoggar-Gebirge

nicht mehr zu sehen sind. Erst dann schlagen wir den Haken in Richtung Südwesten.

Einen Fahrtag westlich der Grenze ist jedes bedrohliche Gefühl vergessen, wir haben ein von den sonst allgegenwärtigen Spuren leeres Gebiet erreicht. Tagelang soll es so bleiben. Fast 500 Kilometer weit fahren wir durch eine völlig unberührt erscheinende Sandwüste, eine unendlich wirkende Landschaft aus hohen, sanft welligen Riesendünen. Die Sandberge selbst und die weitläufigen Ebenen und Täler dazwischen sind so vegetationsreich, dass unsere Begleit-Lkw Mühe haben, eine gute Fahrspur zu finden.

Wir sehen zahlreiche Feneks, die hellgelben kleinen Wüstenfüchse mit ihren riesigen Ohren, dazu immer wieder Gazellen und Dromedar-Herden. Sie leben hier offensichtlich wie im siebten Kamelhimmel und sind nicht wild. Täglich treffen wir ihre Besitzer, Nomadenfamilien, die sich mit ihren Zelten und Hütten, meist neben tiefen Brunnen – 60 Meter messen wir einmal – niedergelassen haben. Es sind freundliche, unaufdringliche und selbstbewusste Menschen, die nichts von uns fordern. Im Gegenteil, wenn wir ihnen Kleidungsstücke geben oder sie medizinisch versorgen, bekommen wir

Gegengeschenke, die abzulehnen laut Berbouchi unhöflich wäre. Zwei Tage fahren wir deshalb eine Ziege und ein Lamm im Führerhaus des MAN spazieren – zur Freude von Felix und Toni, ehe wir die Tiere an die Bewohner des ersten größeren Ortes seit Bordj Mokhtar verschenken.

Etwa aus 20 Häuschen besteht das heilige Dorf Bouj Becha, diente dem Propheten Mohammed einst als Rastplatz. Im viele Jahrzehnte alten Gästebuch der kleinen Moschee sehen wir, wer sich vor uns als letzter Europäer hier eingetragen hat: Der bekannte Reporter Dieter Kronzucker – im November 1991, also vor fast zehn Jahren. Sein legendärer Reportage-Film „Azalai, die große Salzkarawane“ ist unvergesslich.

Am nächsten Tag wird er Realität. Ein zwar erträumter, jetzt aber kaum fassbarer Anblick tut sich nach einer Kuppe vor uns auf: Eine lange Reihe mit großen weißen Platten beladener Kamele, eine „Azalai“. Die Begegnung geht dank der Bekanntschaft Berbouchis mit dem Karawanenführer über Hinschauen und Fotografieren hinaus und wir erleben die Karawane hautnah. Im weit nördlich gelegenen Taoudenni, so erfahren wir, hat man Lebensmittel und Material gegen das dort im Tagebau gewonnene Salz eingetauscht, um es in Timbuktu teuer zu verkaufen. In ganz Westafrika ist es wegen seiner magischen, Glück und Erfolg bringenden Wirkung begehrt.

Nur noch ein Tag trennt uns von Timbuktu, denn das GPS zeigt kaum mehr 120 Kilometer. Anspruchsvoll zu fahrende, denn die wenigen Spuren, denen wir seit Bouj Becha folgen, werden mit Erreichen der Sahel-Zone zum tiefsandigen und kurvenreich um stachelige Büsche führenden Spurenbündel. Am späten Nachmittag präsentiert sich dann ein geradezu unwirklicher Anblick. Über den zahlreichen Bäumen der Savanne ragt am Horizont in der staubgeschwängerten und vom Gegenlicht der tief stehenden Sonne düster gefärbten Luft eine richtige Skyline auf, die Häuser Timbuktus.

Nach neun Tagen in der Wüste seit Tamanrasset sind wir wie vom Donner gerührt, fahren wie in Trance darauf zu, bis aus der tiefsandigen Piste eine Hauptstraße zwischen Häuserreihen wird. Plötzlich laufen

INFO

**Allgemein:** Die beschriebene Reise fand von Dezember 2000 bis Januar 2001 statt. Sie wurde von Thomas Troßmann unter dem Namen „Tam-Timbuktu-Ténéré“ anlässlich des 15-jährigen Jubiläums seines Reiseveranstaltungs-Unternehmens ([www.wuestenfahrer.com](http://www.wuestenfahrer.com)) durchgeführt. Die Reisegruppe bestand aus 17 Enduro-Fahrer/innen, der vierköpfigen Staff mit zwei Begleit-Lkw und den im jeweiligen Land engagierten einheimischen Guides.

**Länge und Dauer:** Die Reise war ohne die je 2300 Kilometer lange An- und Abreise zwischen Tunis und dem algerischen Städtchen über 7000 Kilometer lang, 5400 Kilometer davon off road. Sie dauerte 43 Tage.

**Route:** Von Djanet zum Hoggar-Gebirge, dann zur 800 Kilometer langen Karawanen-Route zwischen den Salzminen von Taoudenni und Timbuktu. Von dort durch das Binnenflussdelta des Niger zur Weltkulturerbe-Stadt Djenne. Dann ins Land der Dogon-Pygmäen und vom Bandiagara-Massiv zur Stadt Gao, dem Endpunkt der Tanezrouft-Transsahara-Route. Durchs tiefste Schwarzafrika zur Karawanen-Stadt Agadez im Staat Niger und durch die Wüste Ténéré zurück nach Djanet.

**Risiko:** Eine Reise wie die beschriebene ist heute undenkbar. Im Jahr 2000 war sie für erfahrene Afrika-Reisende machbar, denn das Risiko bestand überwiegend in Form von Diebstahl-Kriminalität. Ganz vereinzelt gab es Überfälle durch Tuareg-Rebellen, eigentlich Fahrzeug-Konfiszierungen zur Unterstützung des Freiheitskampfes – wie dem Autor der Guide der Reise während der Ténéré-Durchquerung erzählt. Die Überfallenen sollen sogar schriftliche Quittungen erhalten haben und wurden erst in Sichtweite von Siedlungen abgesetzt.

Ab 2004 infiltrierten aus dem Nahen Osten stammende Guerilla-Kämpfer die südlichen Sahara-Staaten. Nur Algerien gelang es, ihr Eindringen zu verhindern. In Mali und Niger benutzten die von islamistischen Demagogen fanatisierten Terror-Milizen von Al Quaida und Boko Haram eine eigentlich friedliche Religion als Rechtfertigung für brutalste Gemetzel – eine Parallele zu den Kreuzzügen des Mittelalters.

An Reisen ist jedenfalls aktuell in Mali und Niger nicht mehr zu denken.





**Das abgelegenste Wüsten-Gebirge sind wohl die Monts Gautiers**

aus allen Gebäuden und Gärten bunt gekleidete dunkelhäutige Menschen jeden Alters heraus, winken, rufen und singen, bilden ein ständig länger werdendes Spalier neben der breiten und natürlich ungeteerten Hauptstraße, die uns immer tiefer in die Stadt führt. Was für ein Empfang!

Die Piste wird zur Straße, endet an einem von mehrstöckigen Häusern in kolonialem Baustil umgebenen Platz. Hier residieren die lokalen Behörden. Ich bin ein wenig beunruhigt, denn wir fahren schließlich schon seit Tagen ohne Einreisestempel im Pass durch Mali. Den hätten wir nur auf der Tanezrouft-Transsahara-Piste, 200 Kilometer südlich von Bordj Mokhtar im Städtchen Tessalit bekommen können. Die Reaktion des Polizei-Chefs ist zum Glück schwarzafrikanisch locker, als ich ihm alles erklärte: „Pas de problème, vous êtes bienvenu en Mali“ – kein Problem, willkommen in Mali.

Natürlich erregen 17 Endurofahrer samt zwei Begleit-Trucks in Timbuktu ungefähr so viel Aufmerksamkeit, wie es zuhause die Landung

eines außerirdischen Raumschiffs tun würde. Es geht rund um uns herum – erst vor dem Polizeirevier, in dem wir unsere verspäteten Enreise-Formalitäten erledigen, dann bei der Quartiersuche. Die von unserem algerischen Reisebegleiter Mohamed Hafaoui organisierte Bleibe – eine leer stehende arabische Villa seines Timbuktu-Familienzweigs – ist für die Trucks nicht erreichbar. Weil die blechernen Torflügel in der Gartenmauer zu verbogen sind, um sie weit genug zu öffnen.

Doch wir sind in Schwarzafrika, wo neben dem Chaos noch etwas anderes gut funktioniert: Improvisationskunst. Der Villen-Hausmeister und zahlreiche Helfer sägen, biegen und werkeln. Sehr zur Begeisterung der riesigen Trauben sich um uns drängender Zuschauer. Als das Chaos sich langsam dem Siedepunkt und sich der Sonnenball dem Untergang nähert, wird das Schauspiel namens „im Hexenkessel von Timbuktu“ zum Glück dadurch unterbrochen, daß man uns plötzlich von offizieller Seite ein Quartier zuweist und wir die Szenerie daher fluchtartig verlassen.



**Timbuktu, legendäre und sehenswerte Wüsten-Metropole**

Als das Hoftor des „Azalai“, eines für afrikanische Verhältnisse luxuriösen Hotels, endlich hinter uns verriegelt wird, ist es längst dunkel. Alle sind erleichtert nach den letzten Kilometern durch das nur von unseren eigenen staubgetriebenen Scheinwerferkegeln beleuchtete Timbuktu und verfolgt von einem Rattenschwanz sich an die Motorräder hängender „Lausbuben“. Das

eisgekühlte malische Bier schmeckt köstlich und die Hotelküche erweist der ohehin guten malischen Kochkultur alle Ehre.

Am nächsten Tag erkunden wir Timbuktu zu Fuß. Mohamed Ali, unser vom Hotel vermittelter Stadtführer, ist eine Respektsperson in Timbuktu, denn der nach den Erfahrungen des gestrigen Abends befürchtete Spießrutenlauf findet

in den Gassen nicht statt. Heute begegnen uns die Bewohner Timbuktus – ihrer Kleidung, Hautfarbe und Gesichtsform nach einer Vielzahl westafrikanischer Völker und Rassen zugehörig – größtenteils unaufdringlich. Sicher liegt es auch daran, dass wir ohne unsere Fahrzeuge und mit den beiden Kindern in unserer Gruppe selbst einen ganz anderen Eindruck vermitteln.

So wird die mehrstündige Stadtbesichtigung zum fantastischen Erlebnis, zumal sich Timbuktu nicht als heruntergekommener Überrest einer großen Vergangenheit erweist – wie mancher Reisebericht glauben macht. Es ist vielmehr eine unerwartet große, schöne und lebendige Stadt mit von eindrucksvollen Häusern in sudanesischem und arabischen Baustil, aber auch von pittoresken Kral-Rundhütten gesäumten Straßen. Der bunte und lebhaft, in Bezug auf manche Nahrungsmittel sehr exotische Markt, die in ihrem Innern märchenhafte Moschee, die Universität und das ehemalige Wohnhaus des Afrika-Forschers Heinrich Barth sind Stationen der Besichtigung. Nach einem leckeren Fünf-Gänge-Abendessen im Hotel bei eindrucksvollen Folklore-Darbietungen fern jeden Touristen-Kitschs begeben wir uns nochmals in die Innenstadt. Schon

bald habe ich gefunden, was ich suche: Eine der für Westafrika typischen Freiluft-Diskotheken.

Der Andrang vor dem Eingang ist gewaltig, gleich winkt uns einer der Türsteher heran. Rasch sind wir mit Getränken versorgt, melodisch-rhythmische Life-Musik lockt uns auf die gut gefüllte Tanzfläche – bei 30 Grad am Abend dieses 31. Dezember 2000 in Timbuktu.

Unter zahlreichen bunt gekleideten Schwarzen stechen einige hellhäutige und im 1001-Nacht-Stil herausgeputzte arabische Frauen und Männer hervor – wohlhabende Algerier, wie wir hören, die für das Silvester-Fest extra nach Timbuktu geflogen sind. Schon bald werden unsere beiden Siebenjährigen zu Lieblingen der Menge. Kurz vor Mitternacht ertönt plötzlich aus den Lautsprecher-Boxen „bienvenu à Tombouctou pour nos amis de l'Allemagne“ – und dann der Countdown für die letzten zehn Sekunden des Jahres 2000. Dann macht unsere zuvor verteilte Großpackung Wunderkerzen die Disko zum Funkenmeer unter einem fantastisch klaren Sternenhimmel – ein Mini-Feuerwerk, das der schönsten Silvester-Party meines Lebens die Krone aufsetzt.

*Thomas Troßmann*  
Fortsetzung folgt

**Ausfahrt auf der Sahel-„Straße“ südlich von Timbuktu**



**Die Horn-Viper ist die schönste und giftigste Sahara-Schlange**



Algerien, Mali, Niger Teil 2

# VON TIMBUKTU IN DIE TÉNÉRÉ

**In 43 Tagen durch die Sahara:  
Erlebnisreiche historische Reise  
durch die berühmte Ténéré, wie  
sie heute nicht mehr möglich ist.**

**A**m frühen Nachmittag des ersten Tages im Jahr 2001 starten wir zur Durchquerung des Niger-Binnendeltas: 400 Kilometer von Timbuktu in die legendäre Stadt Djenné. Doch nach kaum dem halben Weg müssen wir in der Hafenstadt Niafounke umplanen. Zwar könnte die Fähre unsere Gruppe samt 17 Enduros und zwei Begleit-Trucks über den Hauptstrom des Niger-Deltas bringen. Aber der Strom hat in diesem Januar noch kein Niedrigwasser und die Furten der Piste sind unpassierbar. Alle weiteren Fähren sind jedoch nur Pirogen, können unsere Trucks nicht transportieren. Also müssen wir einen mindestens 500 Kilometer langen Umweg nach Djenné fahren und werden erst auf der Brücke vor der Stadt Segou über den Strom gelangen.

Aber es können auch mehr Kilometer werden, wenn die Hauptpiste dorthin verschlammmt oder unter Wasser ist und wir sie nördlich umfahren müssen. Unser seit Tamanrasset mit uns fahrender algerischer Guide Mohamed ist sich jetzt auch nicht sicher, unter diesen Bedingungen den besten Weg zu finden. Deshalb frage ich den etwa 40-jährigen Mann, der mich in Niafounke um eine Mitfahrgelegenheit bittet, ob er uns als Führer zur Verfügung stehen könnte. Er ist der Lehrer in einem der im Niger-Binnendelta nicht seltenen christlichen Dörfer und hat Zeit, denn wie bei uns öffnet seine Schule erst nach dem Dreikönigstag.

Die nächsten vier Tage führt uns Mamadou auf Wegen, die wohl kaum je ein Nicht-Afrikaner befahren hat. Auf für Ochsenkarren



Die Fähre nach Djenné hält in sicherem Abstand von den Ufern des Niger-Nebenflusses Bani



Fischfang und -verarbeitung ist Männerarbeit, um alles andere kümmern sich die Frauen der Inseldörfer im Niger-Strom



Die besten „Zimmer“ sind in der einzigen Auberge von Djenné auf dem Dach

In Segou wird unsere Gruppe kleiner, denn auf unsere beiden achtjährigen Jungs wartet daheim die Schule. Tonis Papa und Suzuki-Pilot Stefan müssen zurück ins Berufsleben und fliegen mit den beiden von der 200 Kilometer entfernten Hauptstadt Bamako nach Hause.

Zuvor unternehmen wir noch eine Flussfahrt mit einer großen Piroge zu einer von Fischern bewohnten Insel. Dank unserem lokalen Führer dürfen wir ihr Dorf besichtigen und ihnen beim Einholen der Netze zusehen. Dass sich das Fischen lohnt, merken wir auch beim Abendessen in unserem von einer libanesischen Familie geführten Hotel in Segou. Keiner von uns hat je einen besseren Fisch gegessen als den servierten „Kapitän“, ein bis zu 50 Kilo schwerer Raubfisch.

Tags darauf geht es auf der Straße weiter in Richtung Osten. Unser Ziel ist die die wegen ihres Baustils weltberühmte Stadt Djenné am Nordufer des Niger-Nebenflusses

angelegten Pfaden geht es über schmale Pisten und auf Dämmen zwischen den zahlreichen Reisfeldern nach Südwesten. Als unser Weg am dritten Tag seit Niafounke in der Nähe des Hauptstroms verläuft, realisieren wir, wie breit der Niger jetzt ist, denn das andere Ufer liegt jenseits des Horizonts.

Herden langhorniger Zebu-Rinder, dschungelartige Wälder, wie aus einem Fantasy-Film anmutende Dörfer mit rundlich modellierten Lehmhäuschen lassen uns glauben, in einem Film zu sein. Bunt gekleidete Menschen winken uns begeistert zu. Halten wir an, kommt es immer wieder zu angenehmen Begegnungen mit netten Gesprächen. Niemand bettelt hier oder versucht gar, uns zu bestehlen.

Anders wird es in Niono, der ersten richtigen Stadt. Menschentrauben bedrängen uns an der Tankstelle und zwei Paar Motorradhandschuhe sind plötzlich verschwunden. Mamadou sagt hier „au revoir“, denn es sind nur noch 100 Kilometer Straße bis nach Segou. Die von mir angebotene Bezahlung lehnt er ab. Nur ein wenig Fahrgeld für die Rückreise per Busch-Taxi in sein Dorf darf ich ihm geben.

Bani – nur 300 Kilometer auf guten Straßen bis zur Ablegestelle der kleinen Fähre. Doch das Foto einer malerischen Fluss-Szenerie sorgt an einem Checkpoint für einen längeren Zwangsaufenthalt. Nicht das Bild ist das Problem, sondern die Tatsache, dass ich es auf einer Brücke aufgenommen habe. Die gilt in Mali als militärisches Objekt. Schwierig, den Uniformierten zu erklären, dass es in meinem Fotoapparat keinen Film gibt, denn Digital-Kameras sind in Mali noch so gut wie unbekannt. Konfisziert wird schließlich die Speicherkarte. Aber ich bin schon froh, die Kamera zurück zu bekommen.

Die Fähr-Passage nach Djenné beginnt und endet mit nassen Füßen, denn das Schiffchen kann nur bis auf etwa zehn Meter ans Ufer heranfahren. Für die nach Djenné gekommenen Reisegruppen gibt es eine Art Hotel. Mehr noch als die Flugreisenden schätzen dort im Biergarten Sahara-Durchquerer wie wir das gegrillte Perlhuhn.

Wir übernachten nach einem Blick in die uns zugewiesenen Zimmer lieber auf dem Dach des mehrstöckigen Lehmgebäudes. Der Ausblick ist grandios und in unseren Zelten stören uns die allgegenwärtigen Moskitos nicht mehr.

Am nächsten Tag folgen wir der Straße von Segou noch etwa 100 Kilometer weit. Dann biegen wir nach Südosten ab, verlassen die flache Landschaft am Südrand des Niger-Binnen-Deltas. Eine holprige Piste führt uns in eine weite von unzähligen Affenbrotbäumen bestandene Ebene. Am Horizont ragt der langgezogene Steilabbruch von Bandiagara auf, das Reich der Dogon-Pygmäen. Ihr Stammesgebiet gilt wegen der in die Felswände gebauten Dörfer als Weltkulturerbe.

In einem größeren Ort einige Kilometer vor dem eigentlichen Abbruch kaufen wir Obst und Brot. Ich frage den Ladenbesitzer nach der Möglichkeit, ein Dogon-Dorf aus der Nähe zu besichtigen. Er schickt einen etwa zehnjährigen Jungen

los. Der kommt mit einem Mann zurück, der mindestens viermal so alt ist wie er, aber nicht größer – unser Führer.

Über eine kilometerlange Affenbrotbaum-Allee bringt er uns bis an den Fuß der hunderte von Metern aufragenden teils senkrechten, teils überhängenden Felswand. Wie Schwalbennester hängen lange Reihen kleiner Häuschen daran. Es sind Getreide- und Vorratsspeicher des darunter liegenden Dorfes unseres Guides. Niemand weiß dort, dass wir kommen. Trotzdem werden wir empfangen und bewirtet wie lang erwartete Gäste. Unser Camping-Platz ist wieder auf den Dächern einiger größerer Lehmhütten. Hinauf geht's über an die Häuser gelehnte Palmenstämme, in die Stufen gehackt sind.

Nach einem köstlichen Abendessen auf dem Dorfplatz beginnt mit Trommel- und Flöten-Musik eine Art Fest. Schon bald tanzt und singt alles, was zwei Beine hat – wir eingeschlossen – im Schein mehrerer



Lebensgroß und doch ohne Guide unauffindbar sind die Giraffen von Dabus: Jungsteinzeitliche Fels-Gravuren von seltener Schönheit



Das Pygmäen-Dorf Teli am Felsabbruch von Bandiagara

Feuer. Nur die vielen Babys schlafen schaukelnd in den Tragetüchern ihrer ekstatisch hüpfenden, den ewig gleichen Liedtext singenden Mütter – übersetzt: „Im Dogonland sind alle gleich, groß und klein und schwarz und weiß.“

Auf einer extrem steilen und engen Serpentin-Piste fahren wir am folgenden Tag hinauf zum Hauptort der Region: Bandiagara. Unseren Plan, auf der Piste am Fuß des Abbruchs in Richtung Nordwesten bis zur Stadt Douentza zu fahren, haben wir wegen eines immer stärker werdenden Sturms aufgegeben. Zu groß wäre die Gefahr, uns in der staubgesättigten Luft und dem Labyrinth unzähliger Pisten zu verlieren. Selbst auf den 300 Straßenkilometern zum nächsten Lagerplatz ist die Sicht so schlecht, dass wir uns vorsichtshalber regelmäßig sammeln. Auch am nächsten Tag dasselbe Wetter. Also weiter nach Gao.

Für Bezwingler der 1000 Kilometer langen Tanezrouft-Transahara-Route ist diese Stadt ersehntes Ziel, für uns Beginn des im Verhältnis zu bisher weniger angenehmen Teil Westafrikas. Das zeigt sich schon bei der Fähr-Passage zum Hauptteil der Stadt, als man einen überhöhten Fahrpreis von uns fordert. Auch am Checkpoint vor der eigentlichen Stadt versuchen die Uniformierten, aus uns „Cadeaux“ – Geschenke – und erfundene Gebühren herauszuholen, was dank Mohamed erfolglos bleibt. Mit ungutem Gefühl denke ich an die uns morgen bevorstehende Grenze zwischen den Staaten Mali und Niger, die für Korruption und Willkür berühmte „Zoll-Hölle“ von Ayorou.

Doch Mohamed hat dank seinen malischen Familienbanden noch einen Trumpf im Ärmel: Eine Alternativ-Strecke von Mali nach Niger über das Tuareg-Städtchen Menaka. Das gilt zusammen mit dem



Im Gegensatz zu den Bewohnern haben Trommeln dort normale Größe

im Iforas-Gebirge gelegenen Kidal aber als Zentrum der Tuareg-Rebellion.

Mohamed begleitet uns am nächsten Vormittag noch bis Ansongo. Der Ort liegt 100 Kilometer südlich von Gao und ist Ausgangspunkt der Piste nach Menaka. Der Abschied nach fast einem Monat gemeinsamer Reise macht uns alle ein wenig traurig, doch in den Staat Niger kann Mohamed nicht mitkommen. Zu angespannt sind aktuell die Beziehungen zwischen diesem Land und Algerien.

Die breite und ebene Piste ist eine Offroad-Autobahn. Die gleichmäßige und nicht sehr ausgeprägte Waschbrett-Struktur lässt uns die 220 Kilometer in weniger als drei Stunden zurücklegen. In dem Städtchen ist das Interesse an uns nicht besonders groß. Selbst an der kleinen Tankstelle erzeugen wir keinen Auflauf und werden bedient, als kämen wir jeden Tag hier vorbei.



Nahezu ausgestorben sind die Antilopen des westlichen Air-Gebirges

Beunruhigend ist nur, dass so viele Bewohner Menakas bewaffnet sind.

Etwas 30 Kilometer weiter steht die Sonne allmählich tief und wir fahren von der Piste weg in ein steiniges Tal – um keine Spuren zu hinterlassen. Als wir uns nach dem Kochen, Abendessen und Aufräumen in unsere Zelte zurückziehen, wird Motorengeräusch hörbar, tauchen Scheinwerfer im Dunkel auf, kommen näher. Mehrere Geländewagen halten vor unseren beiden Biertisch-Garnituren an. Die meisten der aussteigenden Tuareg haben Gewehre und Maschinenpistolen umgehängt! „Monsieur Thomas!“ höre ich laut rufen, gehe auf die Lichter zu. „C’est moi!“

Ein hagerer und sehr großer Mann kommt auf mich zu. Seinen Tuareg-Turban, den Chech, hat er vor seinem Gesicht nach unten gezogen, streckt mir breit lächelnd seine Hand zum Gruß entgegen: „Bienvenu dans notre territoire.“ Es dauert über

eine Stunde, bis der „thé de Tuareg“, den unsere Besucher kochen, in freundlicher, ja heiterer Atmosphäre getrunken ist und wir nach einem Handschlag von und für jeden Einzelnen wieder in unsere Zelte zurückkehren – um Welten entspannter als bei unserem Eintreffen hier.

Am folgenden Tag wird am nur 60 Kilometer entfernten Grenzposten von Anderamboukane die Ausreise aus Mali zum Kinderspiel, man fertigt uns freundlich und zügig ab. Am nur ein Stück entfernten nigrischen Grenzposten wollen uns die vier Uniformierten dagegen erst mal zurückschicken. Touristen, so heißt es, könnten nur beim Grenzübergang von Ayorou in den Staat Niger einreisen. Ich behaupte, dass wir Teilnehmer der gerade zuende gegangenen Dakar-Rallye seien. Das hilft tatsächlich. In Verbindung mit einer saftigen „Gebühr“ bekommen wir unsere Pässe doch abgestempelt, fahren zügig los.

In den Riesendünen von Temet lässt der Wüstenwind die über hunderte von Kilometern tischflache Ténéré-Wüste an das Air-Gebirge „branden“





Die Dörfer am Felsabbruch von Bandiagara zählen zum UNESCO-Welt-Kultur-Erbe



Der „Capitain“ ist der größte Fisch im Niger-Strom und unglaublich schmackhaft



Der „Bus“-Bahnhof von Djenné



Nach sechs Wochen wieder zurück in Algerien, nur noch 200 Kilometer bis zur Stadt Djanet

Auf kleinen Pisten geht es durch idyllische hügel- und vegetationsreiche Landschaft mit malerischen Rundhüttendörfern und freundlichen Menschen. Der erste größere Ort unserer Strecke heißt Birninkoni und liegt an der Grenze zum südlich gelegenen Nigeria. Weshalb wir dort unsere Benzin- und Diesel-Reserven mit billigem, weil über die Grenze geschmuggeltem Sprit auffüllen lassen. Da in die Tanks unserer Begleit-Trucks über 2000 Liter passen, dauert das in einem Hinterhof durchgeführte Befüllen aus Kanistern fast drei Stunden.

Doch unser heutiges Ziel ist nicht mehr weit: Ein östlich von Birninkoni gelegener See, den ich während des Tankens in meiner sehr detaillierten IGN-Karte entdeckt habe. Er liegt hinter einem riesigen Tafelberg und ist über einen extrem holprigen Pfad erreichbar. Dafür sind wir dort ungestört, zumindest was menschliche Besucher betrifft. Unzählige Vögel, heulende Schakale und gelegentliches Wasserplatschen sorgen allerdings für eine laute und sehr „afrikanische“ Geräusch-Kulisse.

530 Kilometer sind es noch zum Ausgangspunkt der zweiten Sahara-Durchquerung unserer Reise. Die Straße ist gut, das Verkehrsaufkommen für europäische Verhältnisse gering. Am späten Nachmittag haben wir Agadez erreicht. Die Stadt am Aïr-Gebirge ist ethnischer

Schmelztiegel und neben Timbuktu die letzte Karawanenstadt der Sahara. Wie in den Minen von Taoudenni ist es auch hier „mythisches“ Salz, das das Karawanentum am Leben hält. Es kommt aus dem jenseits der Ténéré-Wüste 800 Kilometer von Agadez entfernten Bilma.

Eineinhalb Tage bleiben wir in einer außerhalb gelegenen Bungalow-Anlage, ehe wir mit unserem Guide Yachia aufbrechen. Zweimal hat er mich schon durch die Ténéré geführt. Diesmal umfahren wir das Aïr westlich, denn die direkte Piste ist aktuell gesperrt. Wir sind ganz froh darüber – wegen eines großen Militär-Konvois, der am Vormittag auf der Strecke zum Tuareg-Hauptort Timia vorbeikam. Denn in einen Konflikt zwischen der „schwarzen“ Regierung und den wirtschaftlich und sozial unterdrückten Tuareg wollen wir nicht geraten.

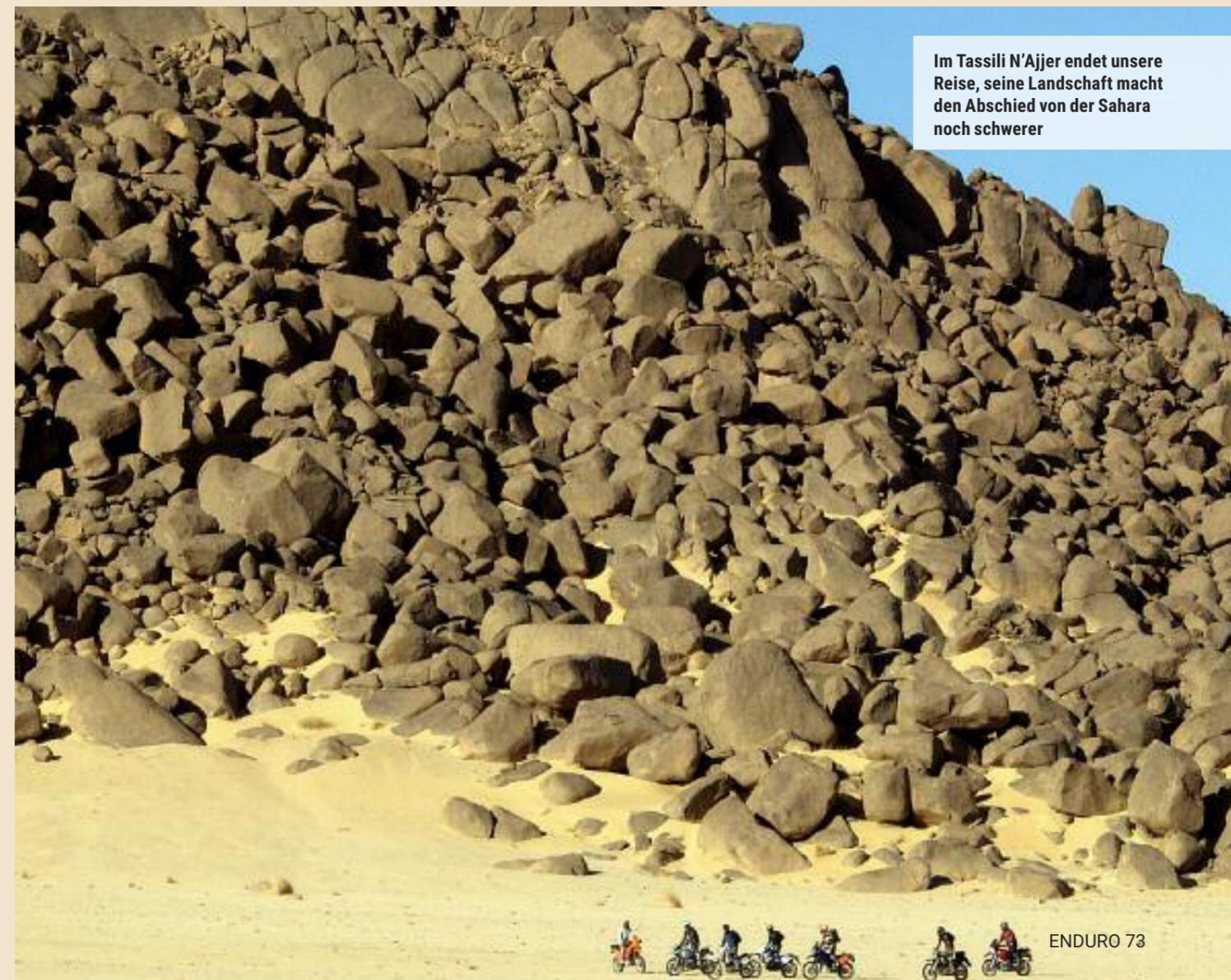
Wir übernachten unweit der wohl schönsten neolithischen Fels-Gravuren der Sahara. Sie sind 8.000 Jahre alt und zeigen drei Giraffen in Lebensgröße. Querfeld-ein und über winzige Pisten führt uns Yachia ins nördliche Aïr-Gebirge. Nur kurz halten wir uns in seinem Heimatort Iferouane auf, besuchen seine Familie und das Rathaus. Schon im Gespräch mit seiner Frau wirkt er bedrückt, bei den Tuareg-Honoratioren des Ortes

wird sein Tonfall fast hektisch. Am Lagerplatz teilt er mir mit, dass er uns nur bis morgen begleiten kann. Er will zu Hause sein, falls das Militär bis Iferouane kommt. Ich biete ihm an, gleich umzukehren, doch im nahen Temet – dort hat die Ténéré am Rand des Aïr gigantische Dünen aufgetürmt – kämen wir ohne ihn nicht weiter. Erst am heiligen Berg der Tuareg, dem Adrar Bous, kehrt er um.

Wir legen die 600 Kilometer zum algerischen Djanet in drei Tagen zurück – durch den Norden der Ténéré zu den Monts Gautier, entlang des Erg Admer zum südlichen Abbruch des Ajjer-Plateaus. Die meisten von uns fliegen von Djanet nach Hause. Ein Kultur-Schock ist ihnen nach den 43 seit ihrer Ankunft in Djanet hinter ihnen liegenden Reisetagen wohl sicher. Mein Assistent Hans und ich können uns langsamer an das Ende dieser Reise gewöhnen. Wir fahren mit den Trucks noch 2300 Kilometer bis zum Hafen von Tunis.

Erst auf meiner nächsten Algerien-Reise erfahre ich in Tamanrasset von einem Verwandten Yachias, dass er von nigrischen Soldaten verhaftet wurde und im Gefängnis der Hauptstadt sitzt – wie viele andere Köpfe der Tuareg-Rebellion. Dort starb er Monate später an einer Asthma-Erkrankung.

Thomas Troßmann



Im Tassili N'Ajjer endet unsere Reise, seine Landschaft macht den Abschied von der Sahara noch schwerer