

Senegal, Gambia, Mauretanien und Marokko

Die Afrika-Tour ist zu Ende

Hallo liebe Afrikafreunde, Globetrotter, Freunde und Familie,

Die Transafrika-Reise war für uns nicht nur ein großartiges Erlebnis und die Erfüllung eines lang gehegten Jugendtraumes, es war auch eine echte Herausforderung. Glücklicherweise konnten wir alles ohne größere Schwierigkeiten bewältigen.



Rote Linie = gefahrene Strecke, 80 000 km, *Blaue Linie* = Überbrückung mit Fährschiffe

Senegal Dezember 2006 und Januar 2007

Die Republik Senegal ist etwa halb so groß wie die BRD und hat 11 Mio. Einwohner. Der Fluss Senegal, der dem Land seinen Namen gibt, bildet den größten Teil der Grenzen nach Norden und Osten. Als Enklave im Staatsgebiet liegt die Republik Gambia. Sie erstreckt sich wie ein Finger 350 km von der Küste aus ins Landes-Territorium. Das ganze Land ist sehr flach, die höchste Erhebung ist gerade 581 m.

Das Klima ist trocken mit kurzen Regenperioden. In der Hauptstadt Dakar liegen die Durchschnittstemperaturen im Januar bei 21 Grad, im Sommer bei 28 Grad C. Eine artenreiche Tierwelt ist nur noch in den Naturschutzgebieten zu entdecken.

Auch im Senegal gibt es viele Bevölkerungsgruppen. Die Hauptgruppe sind die Wolo, die 40 % der Bevölkerung stellen. Fast 90 % des Landes ist von Moslems, sunnitischer Richtung geprägt. Christen und Naturreligionen sind gemeinsam mit nur 10 % vertreten. Bereits Mitte des 15. Jahrhunderts waren die Portugiesen hier, welche um 1600 von den Holländern und Engländer vertrieben wurden. Später kontrollierte Frankreich das Gebiet. Bis heute ist französisch die offizielle Landessprache.

Während unser Fahrzeug sicher in der Mercedes Vertretung in Dakar steht, verbringen wir Weihnachten und Neujahr mit Familie und Freunde zuhause. Mit schweren Ersatzteilen für unseren Sprinter fliegen wir mit der preisgünstigen Royal-Air Maroc zurück in den Senegal. Kein Gramm weniger als die erlaubten 80 kg zeigt die Waage beim Einchecken. Der Zoll in Senegal soll besonders bei Auto-Teilen Probleme machen. Wir haben uns daher mit Spezial-Rechnungen, dem Fahrzeug-Carnet und dem Beweis, dass die Teile mit unserem Fahrzeug wieder ausgeführt werden, präpariert. Aber was passiert bei der Ankunft frühmorgens um halb vier Uhr? Die Zöllner sitzen halbschlafend auf ihren Stühlen und winken uns lustlos durch. Der ganze Aufwand umsonst!

Wir freuen uns nun auf den letzten Abschnitt der Afrikatour.

Dakar, die Hauptstadt des Senegals

Genau da wollen viele nicht hinfahren, weil viel Negatives über die Stadt erzählt und geschrieben wird. Kein offizieller Campingplatz, Taschendiebe, überfüllte Straßen, alles nur Baustelle, Polizisten und Schlepper, die einen nur abzocken. Zugegeben, der erste Eindruck durch die Staus und die weniger schönen Wohngegenden ist nicht gerade einladend, aber beim Durchstreifen entdecken wir die schönen Seiten der Stadt. Wir fühlen uns in Dakar sehr wohl. Solange das Fahrzeug in der Werkstatt flott gemacht wird, quartieren wir uns direkt am Meer in der preisgünstigen Bungalow-Anlage Le Calao, nahe am Flugplatz ein.

Von hier aus erkunden wir die interessante Stadt, machen Ausflüge und **vertrauen uns den öffentlichen Verkehrsmitteln an**. Die Linienbusse „**Dakar Dem Dikk**“ (DDD) genannt, fahren uns für 0,30 € entlang der Hauptstrecken bis in die Außenbezirke. Die noch preisgünstigeren blau-gelb bemalten Sammel-Taxis (**Car-Rapid**) bestimmen stark das Straßenbild. Sie fahren erst los, wenn alles so besetzt ist, dass sich keiner mehr bewegen kann. Steigt jemand aus, stoppen sie mitten auf der Straße und halten den Verkehr auf, bis irgend jemand zugestiegen ist. Wie man ausfindig macht wohin die Car-Rapids fahren, bleibt für uns rätselhaft. Die individuellen schwarz-gelben **Taxis** haben zwar moderate Preise, sie versuchen jedoch unwissende Touristen abzuzocken und verlangen mindestens das dreifache. Wir machen nach dieser Erfahrung grundsätzlich vor dem Einsteigen den Betrag aus. Will der Taxifahrer zuviel, gehen wir einfach weg. Fast immer laufen die Taxifahrer hinterher und akzeptieren den von uns angebotenen realen Preis von maximal 5 Euro für eine längere Fahrt.

Eine Taxifahrt ist ein echtes Abenteuer. Die Polster, wenn überhaupt vorhanden, sind aufgeschlitzt und durchgesessen, die Innenverkleidung nur noch in Fragmenten vorhanden, die Türen werden mit Schnüren zugehalten und wir sehen unter dem Bodenblech die Straße. Polternde Geräusche beim Fahren. Einmal ergattern wir das noch am Besten aussehende Taxi, das aber innen auch nicht viel besser ist. Nach wenigen Minuten hält der Fahrer und kippt wie selbstverständlich Wasser in den Kühler nach, was sich laufend wiederholt. Alle Taxis würden bei uns gerade noch für den Schrottplatz taugen. Vom TÜV würde keines mehr

abgenommen. Aber immerhin sind wir mit allen Taxis ans Ziel gekommen und lernen dabei die verschiedensten Facetten der Stadt kennen.

Wie gesagt, die lebendige und farbenfrohe Stadt fasziniert uns. Wenn der Muezzin zum Freitagsgebet ruft, knien Tausende nicht nur in der Moschee, sondern in mehreren Reihen auch auf den Straßen. Der Verkehr, die Geschäfte, alles steht still. Auch wir warten eingeklemt im Linienbus auf das Ende des Rituals. Sonntags dagegen wirkt die Stadt wie ausgestorben.

Eindrucksvolle **Kolonial-Gebäude**, welche liebevoll restauriert sind, finden wir in der Stadt. Wir schlendern durch die Straßen und sehen Eselskarren mit kaum vorstellbarem Frachtgut, z.B. einer Kuh, der alle vier Beine zusammengebunden sind, bunt bemalte, überladene Lastwagen, bettelnde Frauen und Kinder. Die Schlepper lassen uns schnell in Ruhe, wenn sie merken, dass wir nicht planlos umherirren und sie bei uns nichts verdienen können. Aber immer wieder versuchen deutschsprechende Senegalesen mit atemberaubenden Geschichten uns Geld aus der Tasche zu locken. Hier nützt uns unsere Afrika-Erfahrung.



Kolonialgebäude, Kermel Markhalle



Sammeltaxi, Car Rapid



Ein Besuch des **Volkskunde-Museums** (IFAN), ganz in der Nähe der Kathedrale ist für uns ein besonderes Erlebnis. In ganz Westafrika sucht man vergeblich ein vergleichbares Museum.

Wichtige ethnische Gruppen, welche wir in Westafrika kennen gelernt haben, werden hier eindrucksvoll vorgestellt. In naturalistisch nachempfundenen Szenen werden Rituale und Zeremonien dieser Volksgruppen gezeigt. Es sind interessante Darstellungen des Alltagslebens, ihrer Feste und Masken, sowie kunstvolle Skulpturen.

Auffallend, wie überall in Afrika, **die Bedeutung der Fruchtbarkeit der Frau und die Potenz des Mannes**. Sie stehen sehr im Vordergrund und werden in den Skulpturen auch überproportional dargestellt.

Skulptur Sénoufo, Elfenbeinküste



Skulptur Tôhòlo, Benin

Sklaveninsel Gorée

Mit vielen anderen Touristen, fahren wir mit einem Boot auf die Insel Gorée, ein UNESCO Kulturerbe. Sklaven aus dem inneren Afrikas wurden von hier nach Amerika verschifft. Die alte Sklavenunterkunft, heute ein Museum, scheint für die Afrikaner zur Wallfahrtsstätte geworden zu sein. Es wird anschaulich gezeigt, wie die Schwarzen gefangen, als Sklaven vermarktet, einer Tauglichkeitsprüfung unterzogen und nach Übersee wie Tiere verschifft wurden. Heute lassen sich junge Schwarze lachend und mit großer Begeisterung mit den Sklavenketten auf der „**Treppe der Nichtwiederkehr**“ fotografieren.

Wir spazieren durch die engen, kopfsteingepflasterten Gassen und fühlen uns auf der Insel zwischen den rosa Häusern und den Palmen in ein mediterranes Dorf versetzt.

Die alten militärischen Forts auf dem Hügel bieten für die lokale Künstler ideale Rahmenbedingungen. Jede Art von Kunst wird zum Verkauf angeboten. Musik- und Tanzgruppen finden schöne Übungsplätze und bringen die Touristen in Laune. Abends wenn das letzte Schiff ablegt, haben die wenigen Bewohner ihre stimmungsvolle Insel wieder für sich.



Künstler bieten an

Musik- und Tanzgruppe auf Gorée

Endlich können wir unser **Fahrzeug aus der Werkstatt abholen**. Wir **campieren** auf dem großzügigen Parkplatz des Restaurants Sunugal mit Badestrand im Vorort Ngor, wo wir sogar kostenlos campieren können, wenn wir hier essen. Stadtnah ist es auch möglich beim Strand Bel Air auf dem kleinen Parkplatz des Monaco Hotels.

Rallye Dakar

Wir nehmen noch Eindrücke von der berühmten Rallye mit, die seit 1979 jedes Jahr Ende Januar in Dakar ihren Abschluss findet. Off-Road Freaks können es kaum erwarten, das Rennen in den Wüstenabschnitten zu erleben. Für Fahrer, Navigatoren und Fahrzeuge ist es eine harte Herausforderung. Extreme Leistungen werden von Mensch und Maschine erwartet. **VW** hat in diesem Jahr mit ihrem Werksteam gehofft die Siegerliste anzuführen. Obwohl lange Zeit ganz vorne, heimst jedoch das **Mitsubishi** Team wiederum den Erfolg für sich ein. Auch die ehemalige Siegerin, **Jutta Kleinschmidt** hat mit Ihrem Diesel-BMW leider kein großes Glück. Immerhin können sich diesmal **die deutschen MAN-LKW** gegenüber den russischen **Tatra** durchsetzen und die ersten Plätze bei den LKWS belegen. Die Freude dieses Teams bekommen wir richtig mit.

Für uns ist es beeindruckend im Fahrerlager zu sehen, wie die Fahrzeuge der Werkteams besonders bei Mitsubishi und VW durch mehrere Mechaniker nach der Tagesetappe fast runderneuert werden, während die Fahrer bereits auf ihren Zimmern sind und vermutlich professionelle Massage bekommen. Die Amateure dagegen, treffen erst viel später im

Fahrerlager ein und müssen teilweise bis nach Mitternacht an ihren Fahrzeugen schrauben. An ein Ausruhen nicht zu denken.



Rallye Dakar mit VW Werksfahrer



Runderneuerung nach der Tagesetappe

Die **Abschluss-Veranstaltung um den Lac Rose**, einem rötlich schimmernden Salzsee an der Atlantik-Küste ist mit der anschließenden Siegerehrung ein großes Spektakel. Die Motorräder, Autos und LKWS rasen auf der Geröll- und Weichsandpiste dicht an den Zuschauern vorbei. Bei den Besucherautos, die in der Nähe der Piste stehen, ertönen immer wieder die Alarmanlagen durch die Erschütterung der vorbeifahrenden Rallye-Fahrzeuge.

Das Gedränge bei der Siegerehrung wird von den Taschendieben weidlich ausgenützt. Dreimal kann ich eine fremde Hand in meiner Hosentasche abwehren. Glücklicherweise habe ich vorgesorgt und alles Wertvolle in Sicherheit gebracht. Nur an die nachher fehlende Ersatzbatterie für den Foto habe ich nicht gedacht.

Die Strecke ist nach der Veranstaltung mit Plastikmüll übersät. Wir hoffen, dass die Müllbeseitigung, für welche der Veranstalter bezahlt, auch tatsächlich durchgeführt wird und das Geld nicht in irgendwelchen Taschen verschwindet.

St. Louis und das Camp Zebra Bar.

St. Louis war die Hauptstadt von Französisch-Westafrika. Die einstige Perle Westafrikas, auch als Venedig von Afrika bekannt, bietet eine geradezu beschauliche Ruhe, kilometerlange einsame Sandstrände, intakte Natur und das in Stadtnähe. Im historischen Stadtzentrum strahlen die einstigen Betriebe und Handelshäuser trotz, oder gerade wegen dem bröckelnden Putz und verblassten Farbe, mit ihrer Patina einen **morbiden Charme** aus.

20 km südlich von St. Louis liegt das bei Globetrotter bekannte **Camp Zebra-Bar**. Es wird von dem Schweizer Ehepaar Martin und Ursula geführt. Eines der wenigen Camps in denen sich alle von Beginn an richtig wohl fühlen und meist länger bleiben als vorgesehen. Das schöne, sehr weiträumige Camp liegt auf einer Insel im Naturschutzgebiet, umgeben von einer Lagune und ist über eine Brücke zu erreichen. Mit den kostenlos zur Verfügung stehenden Booten, Kanus und Surf-Bretter hat man über die Lagune und einen schmalen Landstreifen direkten Zugang zum wilden Atlantik. Ein sehr langer, absolut einsamer und natürlicher Sandstrand steht uns hier zur Verfügung. Es ist traumhaft! Wem die Wellen des wilden Atlantiks zu stark sind, kann auch ganz ohne Wellen, direkt am Camp in der Lagune baden. Durch den Atlantik ist die Luft sehr salzhaltig und daher zum Langzeit-Parken weniger zu empfehlen.

Auf dem Camp lernen wir eine junge deutsch-schweizerische Familie mit dem vier-jährigen Leon kennen, welche bis zur Einschulung Ihres Sohnes mit sehr wenig Geldmittel Afrika bereisen wollen. Wie sie das anstellen, möchten wir von ihnen wissen. Ganz einfach: „Wir

arbeiten z.B. hier auf dem Camp, bringen defekte Sachen in Ordnung, zeigen dem Personal wie Toiletten geputzt werden und dürfen dafür umsonst gegen Kost und Logis hier sein“.
Nach 4 Wochen Aufenthalt wollen sie weiter in Richtung Süden.

„Wenn Ihr durch St. Louis fahrt, nehmt Euch in acht vor den Polizisten, die halten jeden Touristen an und suchen solange bis sie etwas zum kassieren für die eigene Tasche finden“, lautet noch der gute Ratschlag der Beiden.

Tatsächlich, wir werden in der Stadt von einem Polizisten herausgewinkt. Der folgende Dialog ist reif für das Fernsehen:

„Ihre Papiere bitte..., Sie sind zu schnell gefahren“. *Nein, denn wir sind laufend von anderen Autos überholt worden und außerdem können wir das durch unser GPS-System beweisen, notfalls auf Ihrem Präsidium.*

„Sie haben außerdem die weiße Mittellinie berührt, das ist nicht erlaubt“. *Das kann nicht sein, denn wir sind kurz vor Ihnen ja noch links überholt worden und dieses Fahrzeug haben Sie nicht angehalten.*

„Zeigen Sie ihre beiden Warndreiecke“. *Hier, bitte*

„Wo ist ihr Feuerlöscher“, *Hier, neben dem Beifahrer-Sitz.*

„Funktioniert das Bremslicht und die Scheibenwischer“. *Natürlich, bitteschön.*

„Und warum funktionieren ihre Blinker nicht, sie haben nämlich nicht geblinkt, als ich Sie angehalten habe“. *Bitteschön, die Blinker funktionieren und dass ich geblinkt habe, kann ich nicht beweisen.*

„Sie müssen dafür 20 000 CFA bezahlen“. *Das sind ja mehr als 30 € und entspricht dem Monatslohn eines Arbeiters. Nein, das bezahlen wir nicht, wir sehen keinen Grund dafür. Bei uns ist alles in Ordnung.*

„Warum wollen Sie nicht bezahlen, Ihre Freunde bezahlen doch auch“. *Wir haben hier keine Freunde und möchten jetzt weiterfahren.*

„Hier ihre Papiere, ich wünsche Ihnen eine gute Reise“

The Gambia vom 17. bis 19. Januar 2007

Das Staatsgebiet reicht wie ein Finger in den Senegal hinein. Gambia ist das kleinste Land Afrikas mit etwas mehr als 1 Mio. Einwohner. Im Gegensatz zu Senegal ist die Amtssprache Englisch, da die Engländer am Gambia-Fluss von den Franzosen nicht verdrängt werden konnten. Die strengen moslemischen Auslegungen werden in Schwarz-Afrika und ganz besonders in Gambia sehr locker gehandhabt.

Camping Sukuta, Badestrand, Fähre über den Gambia

Stammesbesucher aus Deutschland geben sich auf dem Sukuta-Camp bei Joe und Claudia die Klinke in die Hand. Viele nutzen das angebotene Langzeit-Parken, etwas abseits der Meeresluft und fliegen mit Condor im Urlaub nach Banjul, wo ihr Auto bereits auf sie wartet. Der Campingplatz ist schön angelegt, nicht zu weit weg vom Strand, alles sauber und das deutsche Besitzerpaar sehr nett und hilfsbereit.

Viele Autoschieber, welche regelmäßig vor allem ältere Mercedes Lieferwagen und Kleinbusse über Marokko und Senegal nach Gambia bringen, machen zwar nicht mehr den großen Reibach, können mit dem Gewinn aber ihren Urlaub mit Rückflug finanzieren. Gambia wird von den Autoverkäufern verstärkt angefahren, nachdem Verkäufe im Senegal oder Mali wegen den verschärften Einfuhr-Vorschriften nicht mehr lukrativ sind.

Nicht nur Autoschieber und Camper fühlen sich in Gambia wohl. Es gilt auch als Geheimtipp für einsame, erfahrene Frauen im reifen Alter. Sie finden hier leicht Ihren Lover. Aber genauso interessant für Familien mit Kinder, da die flachen, km-langen Sandstrände selbst im Winter sehr angenehme Badetemperaturen haben.

Auch von unserem Afrika-Stammtisch gibt es viele Besuche bei Joe und Claudia. Wir möchten diesen Platz, ganz in der Nähe der Badestrände des Atlantik ebenfalls kennen lernen und machen von Dakar aus einen Kurzbesuch. Wir finden den Campingplatz und die Strände ebenfalls sehr angenehm. Die Anreise von Dakar hat allerdings einen kleinen Haken. Nicht die Grenze, die ist absolut problemlos, nicht mal ein Visum wird benötigt, aber die notwendige Fähre über den breiten Gambia-Fluss bringt große Wartezeiten mit sich. Oft stehen Autos mehr als 24 Stunden, die LKWS warten teilweise bis zu einer Woche. Die sechs Stunden, welche wir warten, sind aber sehr kurzweilig. Viel Interessantes gibt es zu beobachten.

Mauretanien vom 27. Januar bis 10. Februar

Die islamische Republik Mauretanien ist drei mal so groß wie die BRD, wovon aber 2/3 von Stein- und Sand-Wüsten eingenommen werden. Mit 2,8 Mio. Einwohner ist Mauretanien sehr dünn besiedelt. Bis auf eine kleine Minderheit ist die Bevölkerung moslemisch. Nationalsprache ist arabisch, sowie Sprachen der ethnischen Gruppen. Arbeitssprache ist aber überwiegend Französisch. Mauretanien zählt zu den ärmsten Ländern in Afrika.

Die Polisario, eine von Algerien unterstützte militärisch aktive Freiheitsbewegung, hatte zum Ziel, aus der von Spanien aufgegebenen Westsahara eine unabhängige „Arabische Republik Sahara“ zu gründen. Die Westsahara sollte Heimatland für die Saharais werden. Heute spielen sie in der politischen Auseinandersetzung keine Rolle mehr. Nach wie vor gibt es aber im Grenzgebiet zur Westsahara außerhalb der Pisten noch nicht entschärfte Minengürtel.

Grenzübergang Rosso

Dieser Grenzübergang zwischen Senegal und Mauretanien ist seit vielen Jahren ein Alptraum. Die korruptesten Beamten, welche ohne Scheu gültige Visa nicht akzeptieren, Gebühren verlangen die sonst nirgends üblich sind und zusätzlich als Schmiergeld hohe Beträge fordern. Ein noch unerfahrener Unimog-Fahrer hat uns erzählt, dass er als Einzelreisender 700 Euro an dieser Grenze losgeworden ist!!!

Vor der Grenzstation reißt ein Schlepper unsere Autotüre auf und will sich auf dem Beifahrersitz breit machen. Elisabeth schmeißt ihn energisch raus. Ohne meine Hilfe schafft ihr den Grenzübergang nicht, war sein Kommentar. Na ja, wir werden sehen. Die Ausreise geht dann einigermaßen zügig, aber mit sonst nicht üblichen Gebühren über die Bühne. Als wir der Polizei anstatt der geforderten 5 000 nur 2 000 CFA bezahlen, wird dies sehr mürrisch kommentiert, wir kommen aber trotzdem mit der Fähre über den Senegalfluss auf die mauretanische Seite. Auf der Fähre müssen wir die vielen Schlepper abwimmeln, die mit allerlei diffusen Angaben und Geschrei uns verunsichern wollen.

Bei der Immigration muss kein Formular ausgefüllt werden und das Visum soll direkt an der Grenze 20 Euro kosten. Wir geben dem Beamten unsere Pässe und jeweils 20 Euro. Er schüttelt den Kopf und will nochmals für jeden Pass 20 Euro extra. Wofür fragen wir. Keine Antwort, sondern nur die erneute Forderung. Warum, bitte? Der Beamte gibt das Visum-Geld zurück und wirft die Pässe in die Ecke. Dies bedeutet im Klartext, wenn ihr mir nichts geben wollt, werde ich Euch schon weich kriegen. Wir warten unter laufendem nervigem

Kommentar der Schlepper einige Stunden bis wir vom Chef gerufen werden. Tja, aber das Visum können wir nur für 10 Tage ausstellen. Für 15 Tage kostet es 5 Euro extra. Mehr Tage gibt es nicht. Uns ist klar, dass dieses *Extra* Schmiergeld ist, aber da wir sonst in der Hauptstadt eine kostenpflichtige Verlängerung benötigen, widersprechen wir nicht. Für die Abstempelung des Carnets wird ebenfalls eine unübliche Bearbeitungsgebühr verlangt. Da wir diese nicht bezahlen wollen wird der Chef geholt, der zum Ausdruck bringt, ohne Geld kein Stempel. Also bezahlen wir auch hier in lokaler Währung umgerechnet ca. 5 Euro. Interessant für uns, dass nach unserer Hartnäckigkeit das Auto in keiner Weise kontrolliert, die internationale Versicherung ohne Kommentar akzeptiert und nicht mal nach dem streng verbotenen Alkohol gefragt wird.

Beim Wegfahren versucht sich uns noch ein Schlepper vergeblich in den Weg zu stellen um seine entgangene „Commission“ zu kassieren. Wir haben das Ganze noch sportlich gesehen, aber zugegeben, für weniger Erfahrene kann diese Grenzstation ein echter Alptraum sein.

Wiedersehen in Nouakchott

Von der Grenze Rosso bis zur Hauptstadt von Mauretanien, Nouakchott sind es noch 200 km guter Asphalt. **Falk und Magda**, mit denen wir gemeinsam die Afrika-Ostroute gefahren sind und dann ihren Iveco nach Deutschland verschifft haben, **sind uns bis hierher entgegen gefahren** und erwarten uns auf einem neu angelegten Golfplatz an der Atlantik-Küste. Das Wiedersehen wird bei einer guten Flasche Rotwein, die Falk aus Spanien eingeschmuggelt hat, gebührend gefeiert. Es gibt an diesem Abend viel zu Erzählen.

Nach dem Besuch des Fischmarktes und dem Auffrischen der Vorräte in einem Supermarkt geht es gemeinsam los zur

Fahrt in die mauretanische Sahara

Auf guter Asphalt-Straße fahren wir in Richtung Atar. Der Abstecher zur romantischen **Oase Terjit** lohnt sich. Sie liegt wie ein grünes Paradies an einem offenen Bachlauf, die Quellbecken liegen in einem schluchtartigen Tal, welches mit dichten Palmgärten bewachsen ist. Das Wasser tropft vom üppigen Grün an den Hängen der Schlucht und kühlt die Luft ab. Der Spaziergang durch die kleine Oase ist für uns eine wohltuende Abwechslung in der Umgebung der Steinwüste.

In Atar übernachten wir auf dem kleinen, heimeligen **Campingplatz Bab Sahara**, der von einem deutsch-niederländischen Ehepaar geführt wird und sehr sauber ist. **Atar, eine große Oase**, ist die wichtigste Stadt im Norden des Landes und gilt als die heimliche Hauptstadt der Mauren. Bei der Rallye Dakar war sie ein Stützpunkt. Die Bevölkerung lebt sehr traditionell vom Anbau der Dattelpalme.

Von Atar aus machen wir eine **einwöchige Expedition** nach Osten in die Adrar-Wüste, welche wegen der sehr einsamen Gegend mit zwei Fahrzeuge sicherer zu erkunden ist. Wir überwinden einen Pass, durchqueren Geröllpisten und Sanddünen und fahren zunächst zum **Aouelloul-Krater**. Vor mehr als 3 Mio. Jahren sind durch einen Meteoriten-Einschlag so hohe Temperaturen entstanden, dass bei dem Impakt das Aouelloul-Glas entstanden ist, welches im Umkreis von mehr als 50 km noch heute gelegentlich im Erdboden gefunden wird. Von unserem Stammtisch-Experten Gerd haben wir den „streng wissenschaftlichen Auftrag“ für seine Meteoriten-Sammlung einige dieser Brocken zu finden. Aber selbst das versuchte Umgraben der ganzen Umgebung hat nichts genützt. Wir müssen leider ohne diese grünlich schimmernde Glasbrocken zurückkommen. Wir hoffen nur, dass uns Gerd deshalb nicht die Freundschaft kündigt.

Über schöne Dünenhänge abseits der Piste geht es weiter in Richtung Oasendorf Chinguetti und schlagen unser Nachtlager abseits der Oasen in den Dünen auf. Neugierige umherstreifende Kamele kommen in unsere Nähe, aber nicht nur Kamele, sondern eine Berber-Nomadenfamilie taucht zwischen den Dünen auf und breitet wortlos zwischen unseren Autos eine „Boutique“ mit Schmuck und Tücher auf dem Sandboden aus.



Neugierige Kamele in den Dünen



Eine Berber-Nomadenfamilie kommt über die Dünen und breitet ihre Boutique aus



Chinguetti, eine heilige Stadt des Islams

Chinguetti wurde bereits im 12. Jahrhundert gegründet und ist eine der sieben heiligen Städte des Islams. Kaum haben wir unsere Autos abgestellt, sind wir von einer Schar bunt gekleideter Souvenirverkäuferinnen umgeben, welche versuchen uns auf Schritt und Tritt zu folgen um ihre Ware an den Mann bzw. Frau zu bringen. Manche Frauen sehen wir in schwarzen Gewändern in den mittelalterlichen Gassen verschwinden. Neue Häuser sieht man sowohl in der traditionellen Lehmbauweise, wie auch kunstvoll gestaltet nur mit Natursteinen, ohne die Verwendung von Mörtel. Beeindruckend sieht die Moschee aus, deren viereckiges Minarett aus Natursteinen mit vier Zinnen versehen ist, auf denen besonders große Straußeneier als Symbol der Fruchtbarkeit thronen. Damals wurde bereits die Trockenmauer-Technik angewendet, welche sehr malerisch aussieht.



Schwarz gekleidete Frauen in den mittelalterlichen Gassen



Minarett aus Natursteinen, mit Straußeneiern in den Zinnen

Ouadane, die Karawanenstadt

Über Piste fahren wir zur ehemaligen wohlhabenden Handelsstadt. Am Hang liegt der historische, leider im Zerfall liegende Stadtkern, welcher als Freilichtmuseum mit einem Führer zu besichtigen ist. Durch die zerfallenen Ruinen werden wir vorbei an den Mauerresten der Moschee geführt und das ehemalige Leben in diesen Mauern erläutert. Die Wohnhäuser und Paläste sind dicht gedrängt aneinander gebaut, geben aber durch ihre Grundmauern einen guten Eindruck über die Raum-Aufteilung.

Im kleinen, bescheidenen Museum erfahren wir etwas über die noch heute **vorhandenen alten Bibliotheken**. Wir können es kaum fassen, dass ein besonders altes arabisches Buch völlig ungeschützt und ziemlich zerfleddert herumliegt und darin sorglos geblättert wird. Angeblich wurde in dieser Oase **zum ersten Mal die Dattelpalme kultiviert** und der damalige Wohlstand begründet. Wir probieren zwar nicht die Datteln, uns werden aber in den Oasengärten Karotten angeboten. Obwohl groß und dick schmecken sie zart und weich wie Butter. Einfach die Besten die wir je gegessen haben!



Ruinen der im 12. Jahrhundert erbauten Moschee

Sorgloses blättern im alten arabischen Buch

Über das Qued Slil, ein weites, weichsandiges Tal mit schönen Längsdünen versuchen wir mit reduziertem Reifendruck den **Krater Guelb er Richat** zu erreichen. Mit 40 km Durchmesser ist er laut Sahara-Experte Göttler eine der **spektakulärsten geologischen Erscheinungen der Sahara**. Selbst Astronauten dient das Ochsenauge mit seinen riesigen konzentrischen Kreisen zur Orientierung. Vom Boden aus kann man das riesige Ausmaß des Kraters mit seinen konzentrischen Kreisen nicht in seinem gesamten Ausmaß erfassen. Der Guelb er Richat ist weder ein vulkanisch entstandener Krater, noch ein Meteor-Einschlag. Durch Druck von Magma aus dem Erdinnern haben sich die Erdschichten aufgewölbt und die zerbrochenen Schichten wurden durch Erosion abgetragen.

Kaum zu glauben, auf der selten befahrenen und wasserlosen Strecke steht im Zentrum des Kraters ein Berber-Zelt mit Stein-Hütten, das sich als Auberge Richat mit Übernachtungsmöglichkeit anbietet. Bei einer **Teezeremonie** mit dem traditionellen Mint-Tee, auch **Berber-Whisky** genannt, lassen wir uns hier verwöhnen. Der Krater wird auf teils sehr steiniger Piste diagonal durchfahren, (*rote Track-Linie im Bild*)



Krater Guelb er Richat als Satelliten-Aufnahme

Bergklippe mit grobem Geröll

der nördliche Rand geht fast ohne Höhenunterschied in die Bergwüste über. Nach weiteren 20 km bewegen wir uns langsam **über grobes Geröll eine Bergklippe hinunter** zum inzwischen **versandeten Brunnen El Beyyed**. Der Grundwasser-Spiegel sinkt stetig. Für die umliegenden Berber-Siedlungen sind deshalb neue, tiefer gehende Brunnen angelegt worden.

Immer im Qued entlang fahren wir durch weglose, abwechslungsreiche Landschaften und wie auf der Autobahn über den ausgetrockneten Salzsee Sebket Chemcham. Die steile Bergklippe links begrenzt das Tal und das große Dünenfeld Makteir lassen wir rechts von uns liegen, so dass die grobe Richtung leicht zu finden ist. An den geologischen Engstellen, wenn Berg und Dünen fast zusammen stoßen sind jeweils markierte Pisten vorhanden, da an diesen Stellen das Tal vermint war. Wir halten uns hier sehr akkurat an die vorhandene Spuren. Unterwegs füllen wir unsere **Wasservorräte an neu gebohrten Brunnen** auf.

Etwas unbedarft stellen wir uns an, als wir mit einem Seil unseren Wassereimer in den Brunnen ablassen und der Henkel des Eimers ausbricht. Wir sehen den Eimer langsam in der Tiefe des Brunnens verschwinden. Irgendwann werden Archäologen feststellen, dass die Nomaden nicht nur ihre Gummischläuche, sondern auch schon Kunststoff verwendet haben. Freiwillig räumen wir den Brunnen, als ein Berber für seine Ziegenherde Wasser in die Viehtränke schöpft.



Berber-Ziegenhirt füllt die Viehtränke mit einem Gummischlauch und schaut dabei recht zufrieden

Am Übernachtungsplatz stellen wir wieder einen Ermüdungsbruch der Support-Blattfeder fest. Wir fahren deshalb wieder am Campingplatz in Atar vorbei, wo ein Mechaniker mit gebrauchtem Material, eine doppelte Support-Feder einbaut.

Entlang der Erzbahn, der schwerste Zug der Welt

Von Atar aus geht es 500 km in Richtung Atlantik zum derzeit einzig möglichen Grenzübergang West-Sahara/Marokko. Die **nur mit Geländewagen zu bewältigende Piste** führt entlang der Bahnlinie mit dem schwersten Zug der Welt. Es fahren nur Güterzüge, welche das Eisenerz aus der Wüste in den Hochseehafen am Atlantik transportieren. Wir versuchen über eine abseits der Piste liegende Route die Strecke abzukürzen und müssen **dabei drei Dünengürtel überwinden**. Dies geht nicht ganz einfach, die Sandschaufeln und Sandbleche kommen voll zum Einsatz. Mehrmals müssen wir den Rückzug antreten und bessere Passagen ausfindig machen. Dafür belohnen sich die Fahrer **mit einem kühlen Bier beim Betrachten des Sonnenuntergangs auf einer Düne**, während die Frauen sich bereits um ein köstliches Abendessen bemühen.

Wir sinnieren dabei etwas und können befriedigt feststellen: Unsere Sehnsucht nach Sand, Wind und Sterne ist bei dieser gemeinsamen Sahara-Tour mit Expeditions-Charakter voll befriedigt. Mit zwei Fahrzeugen ist diese Off-Road Fahrt ein vertretbares Risiko.

An der Bahnlinie sollte man nicht zu nahe am Gleis fahren. Durch das Gewicht des Zuges formen sich scharfkantige Grate an den Schienen, welche bis zu 50 m weit wegspritzen. Echte Reifenkiller. Nördlich des Bahngleises, die Grenze ist teilweise weniger als 2 km entfernt, ist es besonders gefährlich. Aus der Zeit des Bürgerkriegs mit der Polisario sind die Minen hier noch nicht geräumt. Ein Franzose ist erst kurz nach unserer Fahrt hier auf eine Mine gefahren und tödlich verunglückt. Der einzige Abschnitt der gefahrlos im Grenzgebiet befahren werden kann, sind die Pisten zum **Ben Amira, dem zweitgrößten Monolithen der Welt** nach dem Ayers Rock in Australien.



Belohnung nach einer anstrengenden Tagesfahrt



Ben Amira, der zweitgrößte Monolith der Welt

Für Kunstinteressierte ein absolutes Muss ist der Besuch des nur 8 km nordwestlich liegenden **Skulpturengartens am Aicha Dkhira mit Installationen und Reliefs**, welche in die natürlichen Granitfelsen eingearbeitet sind. Ein ähnlicher Skulpturengarten haben wir in Burkina Faso gesehen. (*Bericht mit Foto, Afrikatour_19*).

Auf der Piste entlang der Bahnstrecke hören wir in der Einsamkeit immer frühzeitig das dumpfe Rattern der Züge. Züge mit leeren Waggons in Richtung Osten, Materialzüge mit 100 m langen neuen Bahnschienen und die mit Eisenerz beladene Waggons in Richtung Westen. Bis zu 180 volle Waggons haben wir gezählt, jeweils 10m lang mit 100 t Eisenerz beladen und von drei kräftigen Diesel-Loks gezogen. **Dieser Zug ist 1,8 km lang und 20 000 t schwer.** Die Erschütterung des Bodens ist unter dieser Last förmlich zu spüren. Obwohl keine grossen Steigungen und Kurven zu bewältigen sind, fährt der Zug wegen des Gewichts kaum schneller als 30 km/h. Einmal glaubten wir an eine Fata Morgana. Am Ende des Zuges ist ein Plateauwagen angehängt auf dem tatsächlich 2 Kamele festgebunden sind. Einen freiwilligen Ausflug werden sie wohl kaum gemacht haben.



Drei Diesel-Lokomotiven ziehen den schwersten Zug der Welt



Keine Fata-Morgana am Ende des Zugs

Das oft gehörte Vorurteil, die Mauretanier seien abweisend, können wir nicht bestätigen, die Menschen sind sehr freundlich. Gegenüber Marokko hat die Bevölkerung eine natürliche Distanz. Was uns auffällt: Die Physiognomie der Mauretanier ist eher arabische geprägt. Der negroide Einschlag ist nicht mehr vorhanden.

West-Sahara und Marokko vom 10 Februar bis Ende März

Die West-Sahara als Staatsgebiet liegt zwischen Marokko und Mauretanien. Der völkerrechtliche Status ist nach wie vor ungeklärt. Die UNO und die Organisation der Afrikanischen Staaten (OAU) erkennen aber eine Eigenstaatlichkeit der Republik an. Die Exilregierung befindet sich auf algerischem Territorium. Seit 1975 ist das Territorium von Marokko besetzt und investiert durch die Zollfreiheit intensiv in das Gebiet entlang des Atlantiks. Die Bevölkerung, die Saharaouis, leben zum großen Teil in Slums, vorwiegend in Dakhla und im Exil in Algerien. Ein Referendum über den Status des Landes wurde bereits für 1992 avisiert, wurde aber auf Druck von Marokko immer wieder verhindert.

Marokko ist um ¼ größer als Deutschland und hat 30 Mio. Einwohner. Ca 70 % der Bevölkerung sind arabisch sprechende Marokkaner, ca. 30 % gehören den Berbern an. Typisch für die Berbevölker sind die festungsartig gebauten Siedlungen, Kasbahs genannt. Staatsreligion ist der Islam. Mohammed VI ist der Monarch und Staatsoberhaupt der konstitutionellen Monarchie. Nach der Verfassung sind königliche Botschaften an die Nation und das Parlament nicht Gegenstand von Debatten. Das Analphabetentum ist mit fast 50 % nach wie vor sehr hoch. Staatssprache ist arabisch, die zweite Amts- und im wesentlichen auch Handelssprache ist französisch.

Das vielgestaltige und farbenfrohe nordafrikanische Königreich ist ein Eldorado für Touristen. Der Kontrast zwischen dem oft schneebedeckten Hohen Atlas und den Sanddünen ist einmalig im ganzen Sahara-Raum. Es hat sich in den letzten Jahren einiges zum Positiven verändert. Viele neue Straßen und Wohnungen wurden gebaut. Die Bevölkerung macht auf uns einen viel aktiveren Eindruck wie im sonstigen Afrika. Auch die Bettelei scheint gegenüber unserer letzten Marokko-Tour vor mehr als 3 Jahren zurückgegangen zu sein, oder empfinden wir es nicht mehr so schlimm wie damals?

Die weiße Flotte rollt in den Süden

Der Grenzübergang ist reibungslos. Bis vor wenigen Jahren konnte die West-Sahara nur im Konvoi befahren werden. Heute führt eine gute, durchgehende Teerstraße von Marokko bis zur Grenze des Senegals. Nur im Niemandsland zwischen den beiden Staaten besteht noch auf 3-4 km eine schlechte Piste, die den tiefliegenden Wohnmobilen Schwierigkeiten bereiten. Durch die Veränderungen sind heute ganze Kolonnen von Wohnmobilen, die so genannte **weiße Flotte, unterwegs in die West-Sahara**. Viele nicht mehr Berufstätige verbringen jetzt ihren Langzeit-Urlaub in Westafrika, um dem feuchtkalten Winter in Europa zu entfliehen.

Die Strecke von der Grenze Mauretanien über die West-Sahara bis nach Agadir beträgt 1500 km. Teilweise zwar monoton, aber immer wieder beeindruckende Küstenabschnitte, an denen frei campiert werden kann. Einzelstehende armselige Fischerhütten, gestrandete Schiffe, neue modern aussehende Ansiedlungen mit denen die Regierung auch mit dem zollfrei-Status Siedler gewinnt und modernste, zollfreie Tankstellen, wechseln sich ab.



Einzelstehende, armselige Fischerhütten und



Schiff-Wracks entlang der Atlantik-Küste

Jeder, der etwas Zeit mitbringt macht einen Abstecher auf der Halbinsel Dakhla. Das saubere Städtchen bietet beste Versorgungsmöglichkeiten und eine gut sortierte Markthalle mit allem was das Herz begehrt, außer alkoholischen Getränken. Diese können nur direkt in den Hotels und leider nicht zu Supermarkt-Preisen eingekauft werden.

Der Hochsee-Hafen ist neu ausgebaut und eine neue Industriezone bereits mit Straße und Installationen vorbereitet. Dazwischen liegen die Slums der Saharaouis. Fährt man zum ersten Mal in der Winterszeit nach Dakhla, traut man seinen Augen nicht. Am Anfang der Lagune sieht man eine große Fläche und alles nur weiß. Hier stehen unzählige Wohnmobile frei in der Landschaft, **wie eine Inszenierung von Hymer**. Über die gesamte Strecke der Landzunge, 30 km entlang der Lagune und der Atlantik-Seite, immer wieder einzelne oder in Gruppen stehende Fahrzeuge, die über längere Zeit dort stehen. Jeden Morgen fahren ganze Karawanen der Mobilisten in das Zentrum der Stadt um ihre Vorräte aufzufrischen und Wasser zu tanken. Trotzdem ist auch der Campingplatz immer gut gefüllt. Diesen belegen die organisierten Touren und zwischendurch auch die Mobilisten für einen Washtag. Warum hier so viele Wohnmobile stehen wird uns schnell klar, nachdem wir erfahren, dass die traditionelle Überwinterer-Stadt Agadir die freien Camper verbannt hat und kein wildes Campen mehr möglich ist. Spöttisch nennen sich diese Mobilisten selbst auch **die Flüchtlinge von Agadir**.

Mit Falk und Magda gesellen wir uns zu Michael, einem netten Mannheimer, welcher allein mit einem 3-achsigen Unimog unterwegs ist. Wir genießen die angenehme Luft- und Bade-Temperatur der Lagune und werden überrascht, Albrecht und Marianne vom Afrika-Stammtisch stoßen mit ihrem Iveco dazu. Früher als geplant kommen sie aus dem Senegal zurück.

Da Falk und Magda bereits Ende Februar zu Hause sein müssen, verabschieden wir uns von den Beiden, denn wir wollen das angenehme Leben und die Atmosphäre noch einige Tage auskosten und noch länger in Marokko bleiben. **Schade, dass die gemeinsamen Wüstenfahrten so schnell vorbei gegangen sind.**

In der West-Sahara durchstreifen wir eindrucksvolle **Städte wie Laayoune**. Eine richtige Vorzeigestadt der Marokkaner. Vor verlassen der zollfreien Zone West-Sahara werden die Tanks nochmals aufgefüllt, denn so günstigen Sprit gibt es nicht mehr.

Unser nächstes Ziel ist Tafraoute im Anti-Atlas, das wir bei unserer letzten Tour durch Marokko aus Zeitgründen nicht mehr besuchen konnten. In der **schönen Stadt Tiznit**, die stark von Wohnmobilisten bevölkert ist, füllen wir wieder unsere Vorräte auf und wollen uns dann in die Berge zurückziehen.

Auf der Bergstrecke bringt unser Sprinter plötzlich nach einem Fauch-Geräusch nur noch reduzierte Leistung. Leider können wir die Ursache nicht feststellen und fahren deshalb direkt nach Agadir in die Mercedes Werkstatt. In einem nicht sichtbaren Bereich des Motors hat sich glücklicherweise nur der Ansaugschlauch gelöst.

Agadir, Seebad und berühmter Überwinterungsort

macht einen sehr modernen und gepflegten Eindruck. Seit die freien Camper verbannt sind, ist der in der Stadt liegende Campingplatz hoffnungslos überfüllt und die Rentner streiten sich fast handgreiflich über die Reservierungen für das nächste Jahr. Entlang den Badestränden steht **ein Luxus-Hotel neben dem anderen**. Einige km im Hinterland finden wir aber sehr verschwiegene Wildcamps.

Wir glauben schon das Perpetum Mobile in unserem Auto zu haben. Seit Windhoek in Namibia kochen wir mit der gleichen 5 l Butan-Flasche. Nun müssen wir aber doch auf die zweite Flasche umstellen und können gleich in Agadir die Flasche mit Propangas für die evtl. noch folgenden kalten Nächte im Atlas-Gebirge füllen lassen.

Beim Besuch der **Imbiss-Buden im Hafenviertel** lassen wir uns abzocken. Ein Teller mit Fisch- und Meeresfrüchten wird für weniger als 4 Euro angeboten. Das hört sich gut an. Was wir nun von den verschiedenen Sachen haben wollen, die auf einem großen Teller gezeigt werden. Offenbar waren wir hungrig, denn wir haben unsere sonst immer übliche Frage vergessen, ob dies auch im angebotenen Preis enthalten ist. Ein folgenschwerer Fehler, denn eine fast 10-fach höhere Rechnung wird uns präsentiert. Weit mehr als im Luxus-Restaurant. Wir können zwar den Preis etwas herunterhandeln, trotzdem ärgern wir uns über unsere Dummheit..

Traumhafter Anti-Atlas

Manches kann nur in den großen Städten erledigt werden. Wie immer gefällt es uns aber besser, wenn wir näher bei der Natur und in den Bergen sind. Der Anti-Atlas und die Umgebung von Tafraoute ist landschaftlich eine der schönsten Gegenden von Marokko.

Schon die Fahrt hinauf in die Berge ist sehr reizvoll und abwechslungsreich. Schöne Siedlungen, außer den weißen Moscheen alles in zartem altrosa gestrichen, ziehen sich im **Ammelntal entlang den Berghängen**. Große Kullerfelsen türmen sich zu gigantischen Felslandschaften auf und Palmen säumen das Tal in Tafraoute.

Eine echte Touristen-Attraktion sind die „**Painted Rocks**“, welche von einem belgischen Künstler, ähnlich wie im Sinai-Gebirge, 1983 mit Tonnen von Farbe bemalt wurden. „Im Einklang mit der Natur und den Farben des Himmels“, wie sich der Künstler äußert. Zwar sind die Farben etwas verblichen, aber trotzdem wirken die Malereien in dieser Traumlandschaft eindrucksvoll.



Schöne Siedlungen an den Berghängen im Ammelntal



Kullerfelsen, Palmen, schöne Häuser in Tafraoute

Vom idealen Wildcamp und von den umliegenden Felsen betrachten wir diese Umgebung bei untergehender Sonne und lassen uns von der Faszination dieses Farbenspiels verzaubern



Painted Rocks bei Tafraoute



Kaktusfeigen

Die prachtvollen, **endemischen Arganienbäume** wachsen auf steinigem Grund. Aus ihren olivenähnlichen Früchten wird das wertvolle aromatische Öl für Küche und auch für Kosmetika gewonnen. Ziegen tummeln sich akrobatisch zwischen den dornigen Ästen und fressen Blätter und Früchte. Die **malerischen Kaktus-Feigen** mit ihren Früchten grenzen Grundstücke und Felder ab.

In den Tälern und an den sanften Berghängen **kehrt der Frühling ein**, uns bietet sich ein **herrlicher Blick auf die blühenden Mandelbäumchen**. An dem Kontrast zwischen karger Berglandschaft und der Blütenpracht können wir uns kaum sattsehen. In den Bergregionen sammeln Mädchen und Frauen die trockenen Gräser und Kräuter, damit die Kuh im Stall gute Milch gibt. Die Frauen sind stundenlang unterwegs um eine volle Rücken-trage nach Hause zu bringen.



Blühende Mandelbäumchen



Frauen holen trockenes Gras von den hohen Bergregionen

Außer den Kasbahs, die Wohnburgen der Berber finden wir die **Agadire, die Speicherburgen** besonders interessant. Sie thronen immer am höchsten Punkt, haben Wachtürme und sind von Verteidigungswällen umgeben. In einem großen Agadir zählen wir fast 300 abschließbare nur über Trittstufen erreichbare Aufbewahrungszellen in denen Vorräte, Waffen, Familienbesitz und Urkunden aufbewahrt wurden und noch heute werden. Vielleicht sicherer wie heute ein Banksafe.

Die Weiterfahrt nach Osten am Südrand des Anti-Atlas zeigt eindrucksvoll die **geologischen Schichten der Berge**.



Agadire, Speicherburgen thronen am höchsten Punkt

Über Trittstufen sind die Aufbewahrungszellen erreichbar

Der Anti-Atlas zeigt seine geologische Schichten

Zwischen dem Bergzug Jebel Bani und der algerischen Grenze fahren wir über das Oasendorf Fom-Zguid in Richtung M'hamid. Durch Steinwüsten, über den nach den Regenfällen wieder ausgetrockneten Salzsee Iriki, Tiefsand- und Dünenketten, nehmen wir die gleiche Strecke die wir bereits vor 3 Jahren als Teststrecke für unseren Sprinter genutzt haben, nur in umgekehrter Richtung. Damals mussten wir zu den Sandblechen greifen, während wir diesmal sogar ohne reduzierten Reifendruck die Strecke leicht bewältigen. Es scheint doch ein Unterschied zu sein, ob man mit oder ohne Erfahrung Wüstenstrecken fährt. Von M'hamid fahren wir über Zagora und Quarzazate entlang dem Draa-Tal und der Straße der Kasbahs bis zur Todhra-Schlucht, wo wir Freunde treffen wollen.

In Zagora ist uns vom letzten Besuch ein besonders **großes Teppichgeschäft** mit realen Preisen in Erinnerung. Vielleicht finden wir hier einen schönen Teppich. Nachdem uns trotz Kaufwunsch keiner so richtig zusagt und die ersten Preisvorstellungen um Faktor 10 höher als unsere Vorstellungen liegen, verzichten wir und setzen uns dafür in ein Straßencafe. Welche Überraschung, **wir treffen unseren Bekannten Rainer** mit Frau. **Nach seiner Entführung in Algerien, die er in seinem Buch „177 Tage Angst“ verarbeitet hat**, traut er sich zum ersten Mal mit seinem Motorrad wieder in ein afrikanisches Land.

Über E-Mail bekommen wir von Gerd den Tipp, dass es eine **totale Mondfinsternis** gibt, die wir nicht versäumen dürfen. Wir befinden uns gerade auf der Straße des Kasbahs und ziehen uns auf eine Anhöhe in der Steinwüste zurück, wo wir das Naturschauspiel bei klarer Sicht ohne Dunst und fremde Lichtreflexe beobachten können.

Oberhalb der Todhra Schlucht treffen wir unsere Bekannten Irmi und Guri, welche vor einigen Jahren ihr Domizil Deutschland aufgegeben haben und sich hier **zusammen mit einheimischen Berbern eine Existenz** in dem sehr schönen Hotel und Camp Badou aufgebaut haben. Irmi hat dort eine Boutique, in der sie selbst gefertigten, phantasievollen und ansprechenden Schmuck verkauft. Von ihnen erfahren wir sehr viel Internas über das Leben

der Berber. Sehr schön ist eine gemeinsame Wanderung, die uns in **abgelegene Salzminen** führt, bei der wir miterleben mit welch einfachen Mitteln das Salz in den unterirdischen Gängen abgeschlagen und mit dem eigenen Esel abtransportiert wird. Schade, dass durch die vielen Regenfälle im Vorjahr die Straße zerstört und jetzt teilweise nur durch das Flussbett befahren werden kann. Der Besucherstrom oberhalb der Schlucht hat dadurch sehr nachgelassen.

Die Himmelsleiter, die goldene Spirale und Orion

Drei architektonische Kunstwerke in der Wüste

Bei unserer ersten Marokko-Tour, hatten wir in der sehr abgelegenen und schlecht erreichbaren Wüstengegend „Plaine de Marrhe“ bei Erfoud eine eigenwillige Begegnung mit dem Künstler H.J. Voth. Der Künstler aus München wohnt die Hälfte des Jahres hier in der



Wüste und hat sich als Domizil zunächst die „**Himmelsleiter**“ und 10 Jahre später die „**Goldene Spirale**“ gebaut.

Es ist ein Bauwerk, um einen tief im Boden liegenden Brunnen, der an die Gesetzmäßigkeiten der Natur angelehnt ist und wie eine spiralförmige Wendel sich aus dem Boden herauswindet. Damals war er damit beschäftigt, sein drittes Kunstwerk aus Stampflehm zu bauen. Das Werk „**Orion**“,



Die drei architektonischen Kunstwerke mitten in der Wüste: Himmelsleiter, Goldene Spirale und Orion

Verschiedene in Umfassungs-Mauern eingebettete Türme, in denen die Sternbilder einzeln ohne Ablenkung observiert werden können. Der Künstler war damals sehr in Rage, weil der Wasser-Tankwagen mit einem Achsbruch in der Wüste stand und niemand etwas unternahm um den Schaden zu reparieren.

Kein Wunder, denn die ca. 40 Arbeiter konnten in dieser Zeit nicht mehr weiter arbeiten und gingen ihrer Lieblingsbeschäftigung, dem Nichtstun nach.

Was uns nicht ganz verständlich ist, jeder Künstler möchte, dass seine Kunstwerke bewundert werden. Er scheint aber Besucher als Störenfriede seiner Ruhe und potentielle Beschädiger seiner Kunstwerke zu sehen. Nur mit einem von ihm beauftragten Führer, darf man seine Werke gegen einen stolzen Betrag besichtigen.

Natürlich sind wir daran interessiert, was aus Orion geworden ist. Über ein abgelegenes Oasendorf und über die Berge nähern wir uns und sind verwundert, dass wir keine neueren Fahrspuren entdecken können. Eine fast von Sanddünen eingenommene „Burg“, mit einem zerfledderten Schild in mehreren Sprachen: „**Betreten wegen Einsturzgefahr verboten**“ finden wir vor. Kaum angekommen, erscheint ein Nomade. Außer seiner Stammes-Sprache spricht oder versteht er nichts. Er zeigt uns aber einen sehr schlecht kopierten Zettel mit dessen Hilfe er unmissverständlich von jedem 20 Euro Besuchsgebühr haben will. Er kann sich aber weder ausweisen, noch hat er Schlüssel für die Bauwerke, natürlich auch keinen Quittungsblock.

Was wir sehen wollten reicht uns und wir fahren weiter, entlang kaum sichtbarer Fahrspuren in Richtung Flussbett, das wir überqueren müssen. Die Fahrspuren enden im jetzt fast ausgetrockneten Qued. Durch den letzten großen Regen ist **die Rampe über die Böschung weggeschwemmt** und es sind keine Fahrspuren sichtbar. Nachdem wir einige Erfahrungen mit solchen Situationen gesammelt haben, suchen wir eine geeignete Stelle, nehmen unser Werkzeug und fangen an den Hang abzugraben.



Nach der ersten Sicherungs-Aktion ist es nicht mehr bedrohlich.

Kaum begonnen, stehen mehrere Bakschisch-Schnorrer da und wollen helfen. Da alles sandig ist, ist es keine besonders schwere Arbeit. Die angrenzenden Oasen-Felder mit Wall begrenzen aber das Abgraben und die Auffahrt-Möglichkeit. Wir versuchen trotzdem den Anlauf, schaffen es gleich beim ersten Mal nach oben, aber die Böschung bricht ab und ein Hinterrad bricht ein.

Das linke Vorderrad steht fast 1m in der Luft und das **Fahrzeug hat bedrohliche Schräglage**, aber glücklicherweise sitzt die Hinterachse bereits auf festem Untergrund. Mit dem Wagenheber anheben, Steinplatten und Geröll unter das Hinterrad, die Sandbleche benutzen wir als Rampe und schon geht es mit eingeschalteter Untersetzung und Sperren auf den festen Untergrund.

Die Dünenlandschaft Erg Chebbi bei Merzouga

Seit einigen Tagen bläst der **Harmattan** von Nord-Osten her den Staub in die Luft. Es ist der Sandsturm, der in der Winterzeit von Norden kommt. Eine Bläse überzieht die Landschaft und selbst die Sonne sehen wir nur als milchiges Licht. Die Berber binden sich Ihre blauen Tücher kunstvoll um den Kopf und über das Gesicht, nur die Augen schauen noch heraus.

Von einem Tag auf den anderen ist der Harmattan aber weg und wir können den ganzen Zauber der Dünenlandschaft des Erg Chebbi sehen, das größte zusammenhängende Dünengebiet in Marokko. Unseren Wildcamp-Platz von damals können wir nicht mehr anfahren. An dieser Stelle hat sich durch die starken Regenfälle **mitten zwischen den Dünen ein großer See** gebildet. Hotels, welche zu nahe an den Senken in Stampflehmbauweise errichtet wurden, sind komplett eingestürzt, teilweise sogar richtig weggeschwemmt. Auch über 100 Häuser in Lehm-Bauweise sind durch den nassen Untergrund eingestürzt.

In der Dünenlandschaft ist es für uns ein leichtes das Auto an einer abgelegenen Stelle zu verstecken und fast ohne Störungen zu campieren. Nur fast, denn einmal tragt eine Kamelherde vorbei. Barfuß wandern wir abends durch den warmen Sand und erklimmen die höchsten Dünen um von dort den Sonnenuntergang zu erleben



Dünenlandschaft Erg Chebbi



Sstarke Regenfälle haben miten in den Dünen einen See gebildet

Die Tuareg-Rallye in Merzouga am Erg Chebbi

Einen sehr schönen Abschluss unserer Reise erleben wir durch den geplanten Besuch der Tuareg-Rallye in Merzouga. Der Veranstalter Rainer Autenrieth und der größte Teil der Organisation dieser Rallye sind Teilnehmer des Ulmer Afrika-Stammtisches.

Mit 200 startenden Fahrzeugen aus Europa und sogar Südafrika ist diese Rallye im 9. Jahr ihres Bestehens zu einem internationalen Ereignis herangewachsen. Mit Beifahrer, Service und Organisation **kommt die Rallye auf 300 Teilnehmer**. In den Klassen, Profi und Amateure sind Bikes (*Motorräder*), Quads (*Motorräder mit 4 Räder*), und Autos. dabei. Die größte Teilnehmerzahl stellen die Amateure bei den Motorrädern. Beachtlich was an Organisation mit Start, Ziel, Check-Points, Rettungsdienst, Bergungs-Fahrzeuge, Service-LKW, etc zu leisten ist, vor allem wenn in sechs verschiedenen Sprachen kommuniziert wird. Ganz zu schweigen, wie 300 Teilnehmer untergebracht und versorgt werden. Der Unterschied zur Rallye Dakar ist nicht mehr sehr groß, nur viel preiswerter für die Teilnehmer.



*Vorbereitung zum Start
Dünenfahren macht den Motorrädern und den Autos Riesenspass*



Gruppenstart der Motorräder

Die Fähigkeiten der einzelnen Rallye Teilnehmer sich durch die Dünen des Erg Chebbi durchzuwühlen, sind sehr, sehr unterschiedlich. Zum Teil Unbedarfte, bei denen der Eindruck entsteht, sie haben in ihrem ganzen Leben noch nie im Sandkasten gespielt, aber viele Profis, wo wir nur staunend ihrem Können zuschauen können. Der Höhepunkt ist die Fahrt zum Ziel, welches auf der Spitze einer sehr hohen Steildünel liegt. Viele der Motorräder versinken bereits beim Anlauf im Sand und müssen zu Fuss das hohe Ziel erreichen. Aber viele schaffen es mit ihren Bikes. Alle Teilnehmer kommen durch unterschiedliche Schwierigkeitsgrade bei der Routenwahl auf ihre Kosten.

Drei Tage können wir die Rallye im Dünengebiet beobachten, dann fährt die ganze Rallye zurück über Missouri zum Fährhafen Nador.

Heimreise

Über den äussersten Nordosten Marokkos, entlang der Grenze zu Algerien fahren wir über die fast touristenfreie Zone **zum Fährhafen Nador. Abstecher sind noch die beschauliche Oase Figuig und die Stadt Ouida.** Bis 1994 waren beide wichtige Grenzübergänge nach Algerien. Durch die politischen Spannungen zwischen Algerien und Marokko wurden die Grenzen geschlossen. Es findet nicht mal mehr ein kleiner Grenzverkehr statt. **An der Grenze Barrikaden und geschlossene Schlagbäume,** Bilder wie wir es vor 1989 mitten in Deutschland auch kannten. Während wir in ganz Marokko, von der West-Sahara abgesehen, von den vielen Polizeikontrollen immer freundlich durchgewinkt werden, finden in der Nähe der Grenze wieder Passkontrollen statt. Die Polizisten sind aber alle sehr zuvorkommend und es gibt nie die Frage nach einem Cadeaux.

Wir ergattern noch eines der letzten **Fährtickets nach Sede in Südfrankreich** direkt bei der Fährgesellschaft. Überraschenderweise ist diese Fähre nicht wesentlich teurer, wie die Fähre nach Almeria in Spanien. Wir ersparen uns aber mehr als 1000 Straßen-Kilometer und können so entspannt unsere Afrika-Umrandung reflektieren.

Mit etwas Wehmut verlassen wir Afrika. Die Begegnungen mit fremden Kulturen hat uns fasziniert. Trotz den vielen ausländischen Hilfen wird aber dieser Kontinent seine Probleme noch lange nicht bewältigen. Ob wir mit unseren Hilfen manchmal nicht mehr schaden, darüber sinnieren und diskutieren wir manchmal endlos.

„Simplify your Life“ ist etwas was auch bei uns hängen geblieben ist.

ANHANG 1:

VISA (Preise pro Person):

Senegal und Gambia kein Visum bei Pass der EU erforderlich **0,- €**

Mauretanien Visa an der Grenze erhältlich, offiziell **20,- €**

Anmerkung: Visa über Botschaften teurer. An der Grenze Rosso erleben aber viele Reisende einen Alptraum, wegen der dort starken Korruption. (siehe Text)

Marokko kein Visum bei Pass der EU erforderlich **0,- €**

Wechselkurse:

Senegal

655,957 CFA = 1,- €

Bankumrechnungsfaktor bei Benützung des Geldautomaten, zzgl Kreditkarten-Gebühr
Der CFA der BCEAO (**B**anque **C**entrale des **E**tats de **L'**Afrique de **L'**Ouest) hat exakt den gleichen Umrechnungskurs wie der Zentralafrikanische Franc und ist ebenfalls an den Euro gebunden. Er gilt zusätzlich für die folgenden Länder:

Cote d'Ivoire, Guinea-Bissau, Niger, Mali, Burkina-Faso, Togo und Benin

Gambia

Kein Geldwechsel. Außer an Marktständen wird fast überall auch der CFA akzeptiert.

ca. **34 Dalasi = 1,- €**

Mauretanien

ca. **325 Ouguiya (UM) = 1,- €**

Marokko/Westsahara

11,05 Dirham = 1,- €

Bankumrechnungsfaktor bei Benützung des Geldautomaten, zzgl Kreditkarten-Gebühr.
Bei Bezahlung in Geschäften mit Euro Umrechnungsfaktor 10 : 1

Dieselpreise pro Liter zum Zeitpunkt der Einreise:

Senegal

1 Liter Diesel = 465 (St. Louis), 545 (Dakar) = **ca. 0,71 bis 0,83 €**

Mauretanien

1 Liter Diesel = 224 bis 260 UM (Hinterland) = **ca. 0,69 bis 0,80 €**

West-Sahara (zollfrei)

1 Liter Diesel = 4,50 Dirham = **ca. 0,41 €**

Marokko

1 Liter Diesel = 7,38 Dirham = **0,67 €**

1 Liter EURO-Diesel = 9,46 Dirham = **0,86 €**