

# TRANSSAHARA 2004

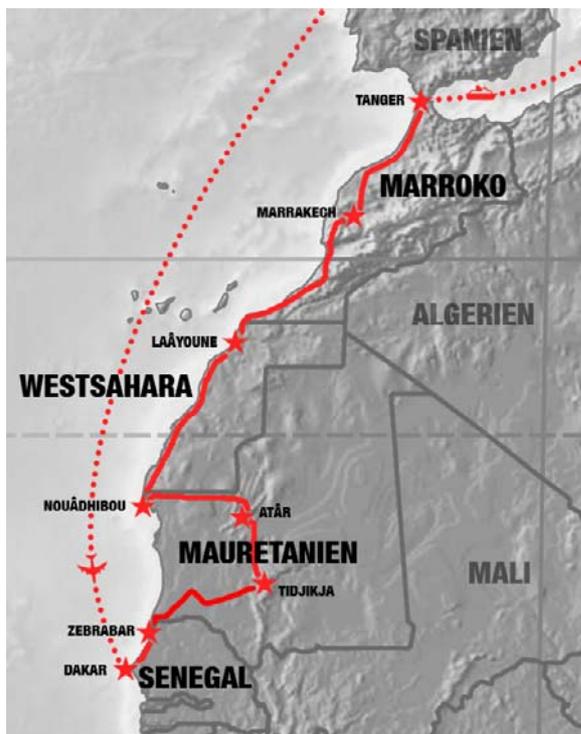
28. NOVEMBER BIS 31. DEZEMBER 2004  
DAVID JENNI UND ISABEL LOCHER



1	VON DAKAR NACH WINTERTHUR .....	3
2	VERFRACHTUNG DER MOTORRÄDER.....	3
3	DAKAR.....	4
4	ZEBRABAR .....	5
5	REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE LA MAURETANIE .....	7
6	AUF DEN SPUREN DER DAKAR: VON TIDJIKJA NACH ÂTAR.....	10
7	ÂTAR UND DAS ADRARBERGLAND.....	13
8	DIE ERZZÜGE NACH NOUÂDHIBOU .....	14
9	IM LAND DES VERGESSENEN KRIEGES: DIE WESTSAHARA.....	16
10	MARRAKECH.....	18
11	NORDMARROKO.....	19
12	UND NOCH ZWEI TAGE BIS GENUA.....	20



## 1 VON DAKAR NACH WINTERTHUR



Was für ein Traum: Einmal mit dem Motorrad die Sahara durchqueren! Wenn dann noch der Name Dakar ins Spiel kommt, ist die Legende beinahe greifbar.

Schon seit langem diskutieren mein Bruder Sämi, seine Frau Regi, Isabel und ich die Idee einer gemeinsamen Reise durch die Sahara. Sämi und Regi träumen von einem Landrover, während für uns nur unsere beiden KTM LC4 Adventures in Frage kommen. Die Reise soll ungefähr drei Monate dauern und die Highlight Westafrikas enthalten.

Mit steigender Konkretisierung der Idee müssen wir feststellen, dass wir uns nicht auf ein gemeinsames Datum einigen können. Sämi und Regi sind Lehrer und möchten ihren unbezahlten Urlaub optimal zwischen den regulären Ferien platzieren, während für Isabels Arbeitgeber so ein langer Urlaub nur über den Jahreswechsel denkbar ist. Schliesslich einigen wir uns darauf, dass Sämi und Regi von Oktober bis Dezember drei Monate lang Westafrika bereisen und wir für die letzte Etappe von Dakar zurück nach Europa dazustossen.

Von Dakar möchten wir möglichst schnell nach Mauretanien und von danach Tidjikja gelangen. Hier beginnt nämlich die legendäre Etappe der Paris-Dakar-Rally nach Atar. Den Traum einer Weiterfahrt von Atar Richtung Norden via Bir Moghrein nach Gueltat Zemmour

in der von Marokko besetzten Westsahara müssen wir aus Sicherheitsgründen aufgeben: Erst kurz vor unserer Abreise haben sich in diesem Gebiet Überfälle ereignet. Ausserdem ist dieser Grenzübergang offiziell geschlossen und das Wissen, dass die Marokkaner für Touristen in der Vergangenheit eine Ausnahme gemacht haben, ist keine Garantie, dass man auch uns in dieser Hinsicht entgegenkommen wird.

Wir entscheiden uns stattdessen für die Strecke entlang der maurischen Erzbahn nach Nouadhibou. Hier reisen wir in die Westsahara ein, durch die wir nach Marokko gelangen. In Marokko reicht die Zeit dann leider nicht mehr für ausgiebige Wüstenexkursionen, so dass wir auf ziemlich direktem Weg den Hafen von Tanger ansteuern.

## 2 VERFRACHTUNG DER MOTORRÄDER

Für die Verschiffung der Motorräder wenden wir uns wieder vertrauensvoll an die Spedition Natural in Basel ([www.natural.ch](http://www.natural.ch)), die unsere KTM schon nach Australien verschickt hat. Das Verpacken geht mir diesmal leicht von der Hand, beim dritten Mal weiss man halt wie es geht. Etwas wehmütig schraube ich die Kisten zusammen: Schade, dass wir diese tollen Transportbehälter diesmal im Hafen von Dakar zurücklassen werden müssen.

Der Kleinlaster fährt pünktlich vor und lädt die beiden Motorräder auf. Nach all den Schauergeschichten über afrikanische Häfen beschleicht mich unweigerlich das Gefühl, meine geliebte KTM in diesem Moment vielleicht für immer entschwinden zu sehen.



### 3 DAKAR



Madame Diop von der Dakarer Spedition CSTT ist geduldig: Punkt für Punkt erklärt sie mir, wir die rund 400 Euro zusammenkommen, die ich ihr zu zahlen hätte, damit ihre Firma unsere KTM's durch den Zoll bringen und uns aushändigen könne. Ebenso geduldig erkläre ich ihr, dass wir die Spedition Natural in Basel für den ganzen Transport inklusive alle Formalitäten im Voraus bezahlt hätten, und dass ich nicht gewillt sei, ihr auch nur einen einzigen CFA zu zahlen. Ich rufe bei Natural in Basel an und man verspricht mir, die gute Madame Diop sofort per E-Mail an die Einzelheiten des Vertrags zu erinnern.

Zusammen mit Sämi und Regi suche ich Madame Diop am folgenden Tag erneut auf. Sie ist jedoch untröstlich, dass sie leider keine Gutsprache zur Kostendeckung per E-Mail bekommen habe. Bei Natural wird darauf hin sofort ein Fax abgeschickt, das aber zum grössten Bedauern des Sekretärs auch nach zwei Stunden nicht ankommt. Ich bitte die Leute bei Natural noch einmal um ein Fax, dringe trotz heftiger Proteste ins Büro des Sekretärs ein, lege wieder Papier in das Faxgerät ein, nachdem es der Sekretär ganz unauffällig entfernt hat und halte fünf Minuten später die Bestätigung aus Basel in den Händen.

Einen weiteren Tag später dürfen wir dann endlich den Hafen betreten und die beiden Adventures zusammensetzen. Nachdem man uns drei Tage lang hat warten lassen, eilt es jetzt plötzlich sehr. Wir lassen uns davon nicht beeindruckt, entdecken aber bald den Grund für die Eile: Da die Spedition für jede Beschauung durch den Zoll zahlen muss, hat man die Gelegenheit genutzt, zusammen mit unseren KTM auch noch gleich ein paar Lastwagenladungen Zwiebeln abzufertigen.



Die Fahrt vom Hafen zum Hotel ist dann auch mein erstes und mitunter eines der grössten Abenteuer der ganzen Reise: Der Fahrstil der Senegalesen entspricht durchaus dem der Tunesier, doch braucht sich Dakar mit seinem Verkehrsaufkommen keineswegs hinter anderen Grosstädten dieser Welt zu verstecken. Auf den mehrspurigen Autobahnen wird auf allen Seiten überholt, die Kleinbusse des öffentlichen Verkehrs halten an, wo immer jemand ein- oder aussteigen will, und die Autos sehen aus, als ob zum Bremsen ein Anker geworfen werden müsste.

Am Abend holen wir Isabel am Flughafen ab. Sie hat sich bei der Arbeit im Spital mit einem bösen Magendarmvirus angesteckt und betritt den afrikanischen Boden entsprechend abgekämpft. Wir beschliessen deshalb, Dakar noch einen Tag lang in Ruhe auf uns wirken zu lassen.



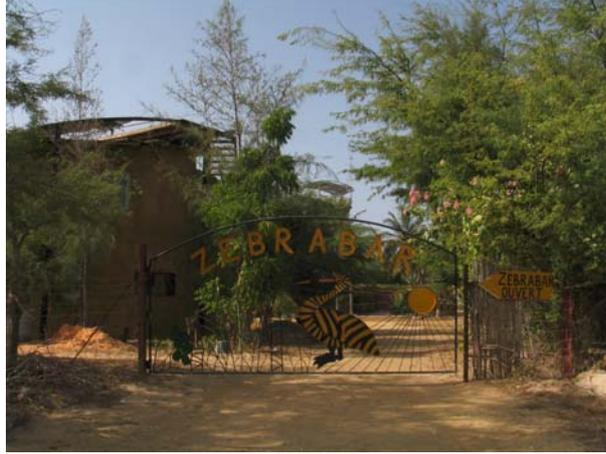


#### 4 ZEBRABAR



Wir verlassen Dakar am Vormittag und kämpfen uns durch den dichten Vorstadtverkehr. Ausserhalb der Stadt machen Isabel und ich dann zum ersten mal Bekanntschaft mit den in Afrika zahlreichen Checkpoints von Police, Gendarmerie und Militaire. In Ruhe werden da einige Papiere auf allfällige Mängel überprüft und die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge begutachtet. Für das Ausbügeln allfälliger Unstimmigkeiten bieten die freundlichen Beamten zwei Lösungsvarianten an: Bezahlen der offiziellen Busse von 24'000CFA auf dem Kommandoposten in Dakar oder direktes Bezahlen von 6'000CFA vor Ort. Diese Lösung sei ebenfalls offiziell aber leider habe er gerade jetzt keinen Quittungsblock dabei, versichert der Polizist. Ob die Schirmmütze ebenfalls der offizielle Ort zur Aufbewahrung von Bussengeldern ist, konnten wir leider nicht herausfinden. Dass im Senegal auch für Motorräder eine Pflicht zum Mitführen eines Feuerlöschers besteht, wollen wir ihm dann aber doch nicht glauben, worauf er diesen Versuch aufgibt und uns eine schöne Fahrt wünscht.

200km und einige Kontrollposten weiter erreichen wir die Zebrabar ([come.to/zebrabar](http://come.to/zebrabar)), ein Paradies von einem Campingplatz im Delta des Senegal! Geführt wird die Zebrabar von den Schweizern Ursi und Martin, die hier mit ihren Kindern und zwei Hunden leben.



Wir geniessen einige Tage lang die Ruhe der Zebrabar. In der näheren Umgebung gibt es einige Sehenswürdigkeiten: Einerseits St. Louis, die Hauptstadt des Senegals zur Zeit der französischen Kolonie, und andererseits den Parc de la Langue de Barbarie, eine Landzunge zwischen Senegal und Atlantik mit einer phantastischen Tier- und Pflanzenwelt.



## 5 REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE LA MAURETANIE



Wie überquert man eine Grenze? In Europa verlässt man das eine Land und reist ins andere ein, so einfach. In Diama geht das genau so, einfach nicht ganz so schnell und nicht ganz so einfach. Bei der Ausreise aus dem Senegal muss der Zoll zuerst bestätigen, dass die eingeführten Fahrzeuge auch ordnungsgemäss wieder ausgeführt werden. Dann führt der Weg zum Gendarmen, der die Ausreiseformalitäten erledigt: „Pro Person kosten die Stempel 5'000CFA!“ Sämi, der bereits zum dritten Mal aus dem Senegal ausreist: „Die Ausreise aus dem Senegal ist doch kostenlos, oder?“ Gendarm: „OK, sagen wir 5'000CFA für alle vier, OK?“ Sämi: „Haben Sie eine offizielle Tarifliste vom Zollministerium?“ Gendarm: „Nein, wissen Sie, das ist ein spezieller Tarif, der nur hier gilt.“ Ich: „Ach so, und warum gilt der hier?“ Gendarm: „Wissen Sie, wir haben hier 24 Stunden offen, sie können Ihre Papiere hier morgens um drei Uhr stempeln lassen (wer's glaubt), und deswegen erheben wir diese spezielle Gebühr.“ Sämi: „Hören Sie, die Ausreise ist kostenlos und Sie wissen das ganz genau!“ Gendarm: „2'000CFA?“ Wir: „Kostenlos!“ Gendarm: „OK, kostenlos, aber wenn Sie das nächste Mal kommen, lasse ich Sie nicht mehr einreisen!“ Das Risiko gehen wir ein. Der nächste in der Reihe ist dann noch der freundliche Herr, der im Auftrag des Dammbesitzers den Brückenzoll eintreibt. Pro Fahrzeug kostete es 5'000CFA, wenn wir aber auf die Quittung verzichten, sei er bereit, für die beiden Motos nur 2'000CFA zu berechnen. Wir bestehen auf die Quittung worauf er lachend zugibt, dass Zweiräder generell gratis sind...

Auf der maurischen Seite dann dasselbe in umgekehrter Reihenfolge. Wir wissen, dass bei der Einreise offiziell 10 Euro zu bezahlen sind, wir wissen aber nicht, ob beim Zoll oder bei der Gendarmerie. Am Ende bezahlen wir bei beiden 10 Euro, bei der Gendarmerie wird die Quittung jedoch ohne Durchschlag ausgestellt. Naja, man muss das etwas afrikanisch betrachten: Die Gendarmen und Soldaten haben einen extrem schlechten Sold und oft genug erhalten sie ihn gar nicht. Da müssen die Beamten halt den Weg in die Selbständigkeit wählen.

Während der nächsten 120km folgen wir auf einem Damm dem Senegal nach Rosso. Hier erwartet uns die letzte bürokratische Hürde: Wir müssen für die Fahrzeuge eine Versicherung abschliessen, da die in Dakar gelöste braune Versicherungskarte der westafrikanischen Staaten hier nicht gültig ist. Wider all der Schauergeschichten, die man uns über Rosso aufgetischt hat, verläuft die Sache unkompliziert und wir werden auch nicht (wenigstens nicht so, dass wir's merken) übers Ohr gehauen.



Hinter Rosso biegen wir auf die Piste nach Boutilimit ein. Endlich breitet sich vor uns die Wüste aus! Trockene und harte Ebenen wechseln sich mit teilweise dicht bewachsenen Dünengürteln ab. Im sandigen Gelände zwingen uns die oft tiefen Autospuren, den Weg durch die Botanik zu suchen, und bei so einer Gelegenheit verlieren wir plötzlich den Landrover aus den Augen. Wir folgen dem Spurenbündel bis zur ersten Verzweigung, wo ich mir dann vorübergebeugt zum ersten Mal Gedanken mache, wie wohl das Reifenprofil von Sämi und Regi aussieht. Das Detektivspiel macht wenig Sinn und da wir keine Abmachung getroffen haben, was wir tun, wenn wir uns aus den Augen verlieren, folgen wir dem Standardverhalten für solche Fälle und fahren an jene Stelle zurück, wo wir den Landi zum letzten Mal gesehen haben. Sämi und Regi haben zum Glück dieselbe Idee, so dass wir nach einer knappen halben Stunde wieder zusammenfinden. Für die Zukunft beschliessen wir, unabhängig voneinander zu fahren und uns jeweils an den im Reiseführer mit Koordinaten bezeichneten Punkten wieder zu treffen. Da mit den KTM's das freie Fahren durch die Dünen wesentlich mehr Spass macht, schlagen Isabel und ich fortan den direkten Weg zum nächsten Treffpunkt ein und geniessen die grossen Freiheiten der Sahara.



In Boutilimit treffen wir auf die Strasse der Hoffnung von Nouackchott nach Nema. Wir folgen ihr bis Sangrafa und biegen hier auf die neu ausgebaute Strasse nach Tidjikja ein.



Wie befürchtet haben die Tankstellen in Tidjikja kein Benzin. Die Befürchtungen sind allerdings völlig überflüssig, schliesslich sind wir in Afrika und es gibt für alles eine Lösung. Ein Polizist erklärt uns freundlich den Weg zum Schwarzmarkt, wo im Hinterhof eines Lebensmittelgeschäfts ein paar Fässer stehen. Eine 5-liter Mineralwasserflasche wird zum Abmessen zweckentfremdet und die Adventures mit je 40 Litern Benzin voll getankt.

Eigentlich wollen wir uns heute abend schon auf den Weg machen und etwas Abstand von dem Städtchen gewinnen, doch ausgerechnet jetzt müssen wir die einzige Panne dieser Reise haben: Isabels KTM stellt sich plötzlich tot und der Anlasser will auch nicht mehr. OK, Sicherung durchgebrannt, werden wir gleich haben. Es ist jedoch nicht die Sicherung und die Horde der Schaulustigen macht mich langsam nervös. Wir schleppen die KTM mit dem Landrover aus dem Ort und nach wenigen Kilometern hinter einen Hügel. Die Sicherung ist es zwar nicht, doch ist das Kabel nach dem Sicherungshalter durchgescheuert – na ja, wenigstens war die Diagnose nicht ganz daneben.



## 6 AUF DEN SPUREN DER DAKAR: VON TIDJIKJA NACH ÂTAR



Frischen Mutes biegen wir am nächsten Morgen in die Route Nationale No 4 ein. Obwohl die Strecke einen sehr pompösen Namen hat und auch auf sehr grobmassstäblichen Karten eingezeichnet ist, ist sie doch auf den ganzen 400km nie mehr als ein einspuriger Weg, manchmal nur ein Bündel Spuren, die über duzende von Kilometern unter Dünenfelder oder im Geröll verschwinden.

Anfänglich kommen wir gut voran, folgen dann aber etwa fünf Kilometer lang einer falschen Spur und beschliessen, querfeldein nach GPS den nächsten Wegpunkt anzufahren. Ein einziger Blick auf die Karte hätte genügt, um zu verhindern, dass wir uns eine halbe Stunde später durch grobes Geröll quälen und anschliessend am oberen Rand einer Falaise (Felsabbruch) feststellen, dass es hier wohl nicht mehr weiter geht. Uns so dauert es dann noch mal eine gute Stunde, bis wir wieder auf dem richtigen Weg sind und die Abfahrt von der Falaise finden.



Laut Wegbeschreibung liegt der nächste Wegpunkt jenseits eines etwa 20km breiten Dünenfelds beim Berg Kerim. Da wir mit den KTM einen etwas anderen Fahrstil pflegen, verabreden wir uns dort mit der Landicrew. Leider bekommen wir nicht mit, dass der 4x4 sich unmittelbar nach unserer Abfahrt eingräbt und die beiden deshalb erst mal Schaufel und Sandbleche auspacken. Wir geniessen das freie Fahren durch die Dünen sehr, bis uns mit zunehmender Nähe klar wird, dass sich der Wegpunkt nicht beim Berg Kerim sondern auf dessen Gipfel befindet! In einem Dünenfeld kann man sich verpassen, wenn man nur 100m aneinander vorbei fährt, wir würden also nie zueinander finden, wenn wir an der Westseite des Berges warten und der Landrover im Osten. Die Aufgabe ist also klar: Wir müssen rauf auf den Berg. Oben angekommen beginnt dann das lange Warten: Sämi und Regi sind unterdessen fleissig am Schaufeln und werden noch rund anderthalb Stunden brauchen. Wir haben uns schon auf eine kalte Nacht neben den Adventures eingestellt, als der Landi im Gegenlicht der untergehenden Sonne auftaucht. Wir campieren, tanken aus dem Kanister nach und stellen fest, dass die beiden KTM auf den 100km dieses Tages je 17 Liter Sprit gebraucht haben. Wenn das so weitergeht, wird's nicht reichen.



Zum Glück geht es nicht so weiter: Am kommenden Tag durchqueren wir noch mal ein grosses Dünenfeld, danach ändert sich die Landschaft. Die Piste ist jetzt ziemlich gut zu erkennen, schlängelt sich im Slalom zwischen einzelnen Barchandünen hindurch, durchquert mühsame Geröllfelder und überwindet sogar zwei kleine aber steile Pässe.



Wie wir nach drei Tagen durch Atem beraubende Landschaften in Âtar ankommen, haben die beiden KTM je 39 Liter Benzin geschluckt, also ziemlich genau das, was wir in unseren Tanks unterbringen können. Es wäre theoretisch also ohne Kanister und Begleitfahrzeug gegangen – praktisch wäre das natürlich verantwortungslos gewesen. An der Dakar wird diese Etappe übrigens an einem einzigen Tag zurückgelegt...



## 7 ÂTAR UND DAS ADRARBERGLAND



Isabel: „In Âtar angekommen machen wir uns bereits im Dunkel auf die Suche nach dem Camping Bab Sahara, welcher von einem Niederländer namens Justus geführt wird. Das Nachtessen ist hervorragend, es gibt sogar Salat! Um den Essbereich stehen Pflanzen und es ist richtig gemütlich. Nachdem alle ausgeschlafen haben, machen wir uns am Nachmittag des nächsten Tages auf zum Markt. Hier in Âtar werden wir kaum belästigt, können uns die Ware in Ruhe anschauen und sogar einige Dinge ersteigern.

Auf dem Camping treffen wir erstmals Justus Sohn Tobias, der gerade an einem Motorrad herumschraubt. Er ist 16 Jahre alt, spricht fließend Holländisch, Deutsch, Französisch, Englisch und Arabisch und ist der Ex-Besitzer einer KTM 660 Rally! Ein bekannter Maure fand das liegengeliebene und vom Besitzer zurückgelassene Motorrad in der Wüste und wusste, dass nur Tobias es ihm abkaufen würde. Denn grundsätzlich können Afrikaner nicht Motorrad fahren. Leider bekam der ursprüngliche Besitzer Wind davon und hatte – jetzt wo er sich nicht mehr um die Bergung kümmern musste – plötzlich wieder Interesse daran und Tobias musste sie zurückgeben. So bastelt er vorläufig an diversen anderen Motorrädern herum und bewegt sie so argerecht wie wir Europäer es uns oft nur wünschen können.

Am nächsten Tag wollen wir auf Kamelen reiten und so fahren wir mit Ahmed und Mohammed, dem Besitzer einer Kamelherde hinaus in die Wüste. Ahmed ist ein Bekannter von Justus, der sich in der Gegend gut auskennt. In halsbrecherischem Tempo fährt er uns in seiner alten Schrottkarre über Kamelgrasbüschel, Dünen und Steine. Dabei schaut er ständig beim Sprechen über die Schulter nach hinten.

In einem grossen Zelt wird uns der traditionelle Pfefferminztee serviert, während wir darauf warten, dass die Männer die Kamele finden, einfangen, herbringen und satteln. Endlich ist es soweit und wir reiten schwanken davon, die Führer gehen in Flipflops zügig voran. Unterwegs mitten im Nowhere höre ich ein wohlbekanntes Geräusch und tatsächlich zieht der Führer vor mir aus seiner Kapuze ein Handy und beginnt zu telefonieren!

Beim Mittagessen stellen wir uns beim Reisbällchendrehen sehr ungeschickt an und die Führer kommen aus dem Grinsen nicht mehr heraus. Dann heissen sie uns ihnen zu folgen. Es geht steil den Berg hinauf, die Männer klettern voraus, warten gleichmütig lächelnd immer wieder auf die langsamen Touristen und führen uns dann zu einer Quelle im Fels, die wenig Wasser fördert und einige Frösche beherbergt.



Ein Ausflug nach Chinguetti steht auch noch auf dem ausgewählten Programm. Die Wüstenstadt war ein wichtiges Etappenziel an der Karawanenroute von Marokko nach Timbuktu. Damals lebten dort über tausend Menschen. Ausserdem ist Chinguetti eine heiligen Stadt des Islam. Heute sind die meisten Häuser unbewohnt und einige sind bereits Wanderdünen zum Opfer gefallen. Die Stadt besitzt immer noch Charme, die einstige Bedeutung lässt sich leider nur noch erahnen.

Nach dem Heimkommen gehen David und ich noch die Motorräder auftanken und stellen fest, dass wir gemeinsam noch 22 Liter in unseren Tanks hatten. Dies bedeutet, wir hätten die Strecke von Tidjikja nach Âtar auch ohne den Kanister geschafft!“



## 8 DIE ERZZÜGE NACH NOUÂDHIBOU



Die Strecke von Âtar nach Choûm ist weder fahrerisch noch navigatorisch anspruchsvoll. Trotzdem gelingt es mir, zuerst den Landrover zu verlieren und mich danach von meinem eigenen Hinterrad überholen zu lassen. Der Sturz bleibt ohne Folgen, aber wir ärgern uns, dass wir wieder einmal mehr keinen klaren Treffpunkt abgemacht und uns schon wieder verloren haben. Auf dem GPS werde ich später sehen, dass Sämi und Regi etwa 100m östlich an uns vorbei gefahren sind, als wir angehalten haben, um auf sie zu warten. Wir fahren zurück bis zu dem Punkt, an dem wir den Landi zum letzten Mal im Rückspiegel gesehen haben und warten.

Alle vorbeifahrenden Einheimischen befragen wir nach „une Landrover rouge“ aber leider kann uns niemand weiterhelfen. Stattdessen treffen zwei der Befragten später auf Sämi und Regi und teilen ihnen unsere Position mit. Wiedereinmal haben wir drei Stunden mit einer völlig überflüssigen Suchaktion vertrödelt.



Beim Tanken auf dem Schwarzmarkt in Choûm werden wir nicht wie üblich von neugierigen Kindern, sondern von ziemlich aufdringlichen Männern belagert, die allesamt unser Reiseziel wissen wollen. Die Sache ist uns nicht ganz geheuer und so geben wir als Ziel fälschlicherweise Zouerate an. Darauf scheinen die Männer nur gewartet zu haben und sie bieten sich sofort als Führer an. Selbstverständlich ist jeder der Beste und die Gefahren dahin sind mannigfaltig. Vor allem sei der Weg sehr schwierig zu finden und schon mancher Tourist hätte sich verfahren. Da die Piste der unübersehbaren Bahnlinie folgt, können wir das allerdings nicht so recht glauben. Wir schlagen das Angebot freundlich aus, verlassen Choûm und schlagen an den Geleisen den Weg nach Nouâdhibou ein.

Auf diesen Abschnitt habe ich mich sehr gefreut. Wir werden für die nächsten rund 450km den Schienen der maurischen Erzbahn folgen. Diese transportiert vor allem Eisenerz aus Zouerate zum Hafen von Nouâdhibou aber auch Esel, Ziegen, Stückgut und Menschen zwischen den einzelnen Stationen. Die Erzzüge Mauretaniens sollen der Legende der alten Saharafahrer zufolge die längsten der Welt sein. Diese Tatsache interessiert mich besonders, haben die Australier in Port Hedland von ihren Erzzügen doch genau das selbe behauptet. Mein Resultat: In Westaustralien wurden genau 312 Erzwagen von 6 Lokomotiven gezogen, in Mauretanien haben wir nur halb so viele gezählt. Also entweder waren die maurischen Züge früher länger oder jemand hat sich ob dem gewaltigen Schauspiel zu einem nicht ganz exakt recherchierten Superlativ hinreissen lassen. Nichtsdestotrotz ist die Vorbeifahrt eines solchen Zuges ein eindruckliches Erlebnis: Mit gewaltigem Donnern rollen die durch Sand und Gewicht abgenutzten Räder über die ebenfalls nicht mehr ganz taufrischen Schienen, der Lokomotivführer macht angesichts der Zuschauer intensiven Gebrauch von der Hupe und die Dieselmotoren stossen dröhnend gewaltige (wahrscheinlich nicht feinstaubfreie) Rauchwolken aus. Vermutlich wegen dem schlechten Zustand der Strecke fahren die Züge sehr langsam, wodurch ich die Vorbeifahrt in vollen Zügen geniessen kann.



In Nouâdhibou angekommen steht uns die heikle Passage durch das Minenfeld zwischen Mauretanien und der von Marokko besetzten Westsahara bevor. Wir befolgen brav die Anweisungen der diversen Reiseführer, die einen sicheren Weg zwischen den Minen durch versprechen. Da wo dann allerdings der maurische Grenzposten sein sollte, versperrt ein Erdwall die Weiterfahrt. Wir sind ziemlich ratlos, bis ein paar maurische Soldaten auftauchen und uns mitteilen, dass vor drei Wochen im Westen eine neue, fast durchgehend asphaltierte Strasse in die Westsahara eröffnet worden sei. Wir begrüßen die Bereinigung dieses nicht ganz ungefährlichen Grenzübergangs, können aber nicht verstehen, warum man an der Abzweigung zur alten Piste ins Minenfeld kein Schild aufstellt. Tja, das ist Afrika!

## 9 IM LAND DES VERGESSENEN KRIEGES: DIE WESTSAHARA



Die Landschaft der Westsahara ist zwar nicht sonderlich abwechslungsreich aber trotzdem sehr schön: Es dominieren riesige Regebenen und Salzseen. Wer sein Auge über eine endlose Landschaft schweifen lassen will, der ist hier goldrichtig. Wir verbringen die erste Nacht hinter ein paar bizarren Felsen und stellen erst am nächsten morgen fest, dass es sich bei den Felsen um Korallen eines früheren Meeres handelt.

Die nächste Nacht verbringen wir auf einem Campingplatz nördlich von Laâyoune. Dank Ralphs Reiseführer (Gandini: Westsahara) erfahren wir von gestrandeten Schiffswracks die über eine nette kleine Piste einfach zu erreichen wären. Ich tippe die Route ins GPS ein und breche mit Sämi (auf Isabels KTM) Richtung Meer auf. Von der Gandini-Route ist lediglich stellenweise etwas zu entdecken, die Strecke wird vermutlich nicht mehr benutzt. So fahren wir halt einfach in Luftlinie von Punkt zu Punkt durch knochenharte Ebenen und über sanfte Dünen. Die Wracks sind tatsächlich sehr beeindruckend: Sie sind im Laufe der Jahre komplett von Sand umschwemmt worden und sehen aus, als ob sie in diesem Meer aus Sand schwimmen würden. Auf den Decks entdecken wir wieder die Spuren der letzten Heuschreckenplage und unter Deck die Spuren der Ausschlichtung nach dem Stranden. Alles, aber auch wirklich alles wurde demontiert: Toiletten, Inneneinrichtung, Trennwände und sogar die Kolben des mächtigen Schiffdiesels.



### **Geschichtlicher Einschub Westsahara**

Bis 1974 spanische Kolonie (eine der letzten Kolonien in Afrika), ab 1975 von Marokko und Mauretanien annektiert. Im Februar 1976 ruft die POLISARIO (die Unabhängigkeitsarmee der sahrauischen Bevölkerung) die demokratische arabische Republik Sahara aus und nimmt den Kampf gegen die marokkanische und maurische Armeen auf. Dank gezielten Anschlägen auf die Erzbahn gelingt es der POLISARIO, Mauretanien an den Rand des Bankrotts zu treiben und somit zur Aufgabe der Besitzansprüche zu zwingen. Marokko besetzt daraufhin auch den südlichen Teil der Westsahara und beginnt mit der gezielten Dezimierung und Vertreibung der hauptsächlich nomadischen Bevölkerung: Brunnen werden vergiftet, Kamelherden abgeschlachtet, Flüchtlingslager mit Napalm-, Phosphor- und Splitterbomben bombardiert. Ein Grossteil der Sahrauis überschreitet die Grenze zu Algerien, wo sie in der Nähe von Tindouf ein Flüchtlingslager aufbauen. Marokko baut einen rund 1'000km langen befestigten und verminten Grenzwall und isoliert damit die POLISARIO und die Flüchtlinge von ihrer Heimat. Die in der Westsahara verbliebenen Sahrauis sind massiven Repressionen ausgesetzt.

Was will Marokko mit der Westsahara? Neben anderen Bodenschätzen liegen in der Westsahara gewaltige Phosphatvorkommen. Zusammen mit den Vorkommen auf dem eigenen Territorium verfügt Marokko damit über die grössten Phosphatlager der Welt und kann damit faktisch den Preis diktieren. Daneben beruft sich Marokko auf die „historische“ Zugehörigkeit der Westsahara zum marokkanischen Mutterland. Der internationale Gerichtshof in Den Haag kommt jedoch zum Schluss, dass die Westsahara zu keiner Zeit zu Marokko gehört hat oder in irgend einer anderen Weise mit Marokko verbunden war. Der damalige marokkanische König Hasan II, sowie sein Sohn Mohammed VI (aktueller König) ignorieren dieses Urteil.

Seit 1988 bemüht sich die UNO um eine Lösung. Das Ziel ist ein Referendum, bei dem die Bevölkerung über Unabhängigkeit oder Zugehörigkeit zu Marokko abstimmen kann. Das Referendum kommt nicht zustande, weil Uneinigkeit betreffend der Wahlberechtigung besteht: Marokko betrachtet alle Einwohner der Westsahara (einschliesslich der zugewanderten Marokkaner) als stimmberechtigt, die POLISARIO ist der Ansicht, dass nur die ursprüngliche Bevölkerung der Westsahara stimmberechtigt ist (inklusive der 180'000 sahrauischen Flüchtlinge in Tindouf und ohne marokkanische Zuwanderer). Die demokratische arabische Republik Sahara wird von 53 hauptsächlich afrikanische Staaten anerkannt. Marokko findet stillschweigende aber mächtige Unterstützung in Europa und den USA (aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen).

Viele Reisende sind der Ansicht, der Westsaharakonflikt sei beendet und es handle sich nur noch um einige wenige ewig Unzufriedene. Wer die Westsahara jedoch mit offenen Augen bereist wird nicht übersehen, dass die Slums in der Westsahara ummauert und von Soldaten bewacht sind und dass auch im kleinsten Kaff Armeeeinheiten in Regiments- oder gar Divisionsstärke stationiert sind. Massive Massnahmen für einige wenige ewig Unzufriedene! Der interessierte Leser findet detaillierte Ausführungen zum Westsaharakonflikt im Buch „Wind, Sand und (Mercedes)-Sterne“ von Karl Rössel.



## 10 MARRAKECH



Isabel: „Wir fahren ohne Frühstück los, weil das Brot ausgegangen ist und bald schon befinden wir uns in einem sehr hügeligen Gebiet. Es wird zunehmend kälter und wie David den Landi überholt will ich hinterher. Doch die KTM kommt ins Schlingern und ich schlittere auf ein 20cm hohes Mäuerchen vor einem 100m tiefen Abgrund zu. Man wird es nicht glauben, aber es liegt Glatteis auf der Strasse! Von nun an tuckere ich brav mit 30 Km/h hinter dem Landi her. In Eiskälte frühstücken wir bei wenig wärmender Sonne und David und ich ziehen neben der Thermounterwäsche auch noch den Regenschutz gegen die beissende Kälte an.“

Nach Agadir und kurzem Regenschauer beginnen die Ausläufer des Atlas. Es wird merklich kühler, doch die Sonne gewinnt zunehmend an Stärke. Da folgt schon der nächste Funfaktor. Zunächst ohne ersichtlichen Grund rutscht mir das Hinterrad davon. Schnell wird klar, dass es die frisch geteerten Strassenabschnitte sind, die der Regen in eine Angst einflössende Rutschbahn verwandelt hat. Hinzu kommen der geringe und wenig Vertrauen erweckende Abstand, den die Autos zu uns halten und erneuter Regen.

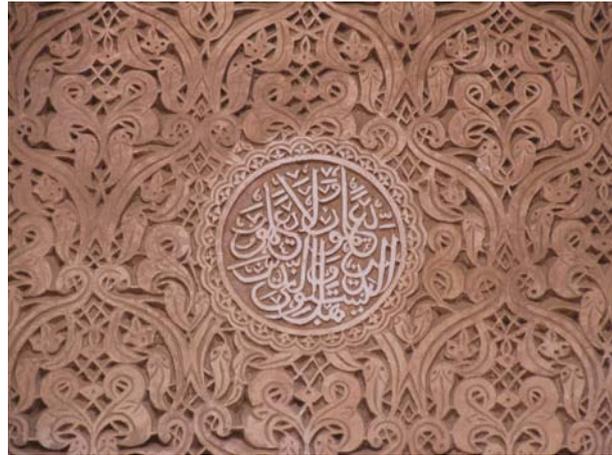
Nach dem Mittagessen regnet es nicht mehr, jetzt schneit es! Doch zum Glück nicht für lange. Allmählich werden die Strassen wieder trocken. Um 17.00 Uhr erreichen wir die Stadt Marrakech und finden sogar das Hotel „Ibn Batouta“ auf Anhieb.

Der Name Marrakech bedeutet „das Land Gottes“ und die Bezeichnung Marokko für das ganze Land ging daraus hervor. Früher war die Stadt ein Karawanenumschlagplatz. Um 1062 wurden die erste Moschee und einige Häuser erbaut. Heute spiegelt die Stadt die ganze Vielfalt des orientalischen Lebens in seiner krassen Gegensätzlichkeit wieder. Man begegnet elegant gekleideten Leuten ebenso wie Bettlern, Nomaden und Wasserverkäufern, dem Palast, wie dem einfachsten Haus.

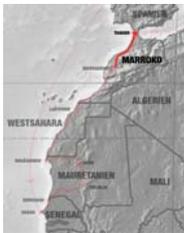
Die Medina zu erreichen ist nicht einfach, denn zuerst muss man die stark befahrenen Strassen unfallfrei überqueren, denn kein Auto hält für einen Fussgänger. Auf dem weltberühmten Markt- und Henkersplatz Djemaa el Fna beginnt das Abenteuer, auf dem sich wie im Führer beschrieben Schlangenbeschwörer, Wasserverkäufer und Affen an der Leine tummeln. Es sind jedoch nur wenige Touristen zu sehen. Eine alte Frau sitzt in der hinteren Hälfte des Platzes und bietet Hennabemalungen an. Regi lässt sich ein Tattoo machen, ich will nicht, lasse mich dennoch weich kochen und bezahl dann natürlich auch für das „cadeau“.

Unter Davids Führung machen wir uns auf den Weg in die Souks, eine angenehm fremd riechende, neue, interessante Welt. Es gibt unglaublich viel zu sehen in den farbenfrohen Ständen des Labyrinths aus Gassen und überdachten Durchgängen. Die Händler sind äusserst angenehm: Nach einschlägigen Erfahrungen in tunesischen Städten und in Dakar haben wir uns auf ein Heer von zutextenden und an den Armen zerrenden Verkäufer eingestellt, doch in Marrakech wird man höchstens mal freundlich eingeladen, näherzutreten oder sich im Laden umzusehen. Natürlich lassen wir uns beim Kauf der einen oder anderen Kleinigkeit über den Tisch ziehen, doch niemals in dem Ausmass, wie es zu Beginn der Reise der Fall gewesen wäre. Die Souks der Eisenschmiede gefallen uns besonders gut, doch auch die der Olivenverkäufer, der Tischler und der Geflügelmarkt sind beeindruckend. In der südlichen Medina besichtigen wir unter anderem die Saaditengräber, schlendern durch die Gassen zur Kasbah-Moschee, der alten Stadtmauer nach zurück zu den Souks und an der Koutoubia-Moschee vorbei retour zum Hotel. Marrakech ist eine wunderschöne Stadt, die zu besichtigen sich wahrlich lohnt.“





## 11 NORDMARROKO



Im marokkanischen Norden wähen wir uns schon fast wieder in Europa: Die Gegend wird zunehmen grüner, die Strassen sind gut unterhalten und die Autos empfinden wir nach den Erfahrungen im Senegal und in Mauretanien schon fast als in übertrieben korrektem Zustand. Einzig der Bauer, der mit seinem Traktor direkt vom Feld auf die Autobahn fährt, und die Eselkarren und Fussgänger auf dem Pannestreifen erinnern uns daran, dass wir uns immer noch südlich der Strasse von Gibraltar befinden.

In Asilah verbringen wir die letzten Tage in Afrika. Das saubere kleine Städtchen strahlt mit seinen weissen Häusern mit den blauen Türen und Fensterläden einen ungeheuren Charme aus.

Wir streifen durch die Gassen, decken uns mit Orangen und Datteln ein und trinken den letzten ordentlichen Tee bis zur nächsten Reise nach Nordafrika.



## 12 UND NOCH ZWEI TAGE BIS GENUA



Das Einschiffen in Tanger verläuft nach Plan – also nach afrikanischem Plan. Diverse Papiere müssen verteilt und die Fahrzeuge wieder aus den Pässen ausgetragen werden. Dann schnüffelt noch ein Drogenhund an unseren KTMs herum, um zu prüfen, ob wir wohl einen ausgedehnten Ausflug ins Rif-Gebirge unternommen haben (Berühmtes Anbaugelände für Haschisch). Wie wir dann die Enduros im Bauch des Schiffes verzurrt und die Kabinen bezogen haben, können wir von Deck noch ein Schauspiel der besonderen Art beobachten. Schon beim Warten ist uns aufgefallen, dass der Name des Schiffes nicht mit demjenigen auf unseren Tickets übereinstimmt, und dass ein Matrose eifrig dabei ist, ein griechisches Wappen auf dem Rumpf

zu übermalen. Offenbar ist der Kahn eine Neuerwerbung aus Hellas. Nun stehen auf der Rampe zwei Reiseautos aus Italien und die Matrosen wundern sich, dass das Tor zum Garagendeck tatsächlich nur so hoch ist, wie angeschrieben steht: Nämlich einige Centimeter weniger hoch als die Autos es sind. Zuerst wird die Luft aus den Reifen abgelassen, danach wird zwei Stunden lang ein anderer Wasserstand abgewartet, um den Winkel zwischen Car und Fähre zu optimieren. Drei Stunden nach dem geplanten Abfahrtstermin setzen die italienischen Chauffeure mit deutlich sichtbaren roten Köpfen zurück und ihre Passagiere werden per Lautsprecher aufgefordert, wieder auszusteigen. Die beiden Chauffeure deuten sichtlich erregt auf ihre leeren Reifen, die Matrosen zucken mit den Schultern und die Fähre legt ab.

Wir dagegen lassen und von der Verspätung nicht beeindruckt – schliesslich stehen wir am Anfang einer 48-stündigen Überfahrt und haben vor, diese in vollen Zügen zu geniessen. Unser Ticket beinhaltet Vollpension, ich habe Hunger und beschliesse, keine Mahlzeit auszulassen. Am nächsten Tag wachen wir bei ordentlichem Seegang auf. Mit dem Genuss ist es zumindest bei Sämi und mir nicht mehr weit her und betreffend Mahlzeiten bin ich mir auch nicht mehr so sicher. Spätestens als die marokkanische Dame am Tisch neben uns ihren Schleier vor ihr blutleeres Gesicht zieht und zu würgen beginnt ist es mit dem Appetit vorbei. Ich bin meinem Ruf als Landratte mal wieder voll gerecht geworden. Sämi und ich teilen uns die verbliebenen Reisekrankheitstabletten brüderlich und ziehen den Aufenthalt an Deck der Kabine vor. Aus purer Langeweile schalten wir unsere GPS ein und stellen fest, dass der Kahn ziemlich gemächlich unterwegs ist. Über Lautsprecher werden zahlreiche Durchsagen gemacht, allerdings ausschliesslich auf arabisch, so dass unser Informationsstand auf tiefem Niveau stagniert.



Am Morgen des 30. Dezembers wird uns auch ohne Verständnis der Durchsagen klar, worum es geht: Das GPS verrät uns, dass wir uns noch immer vor der spanischen Küste befinden, dass wir noch knapp die Hälfte der Strecke vor uns haben aber eigentlich nur noch 9 der 48 Stunden Fahrzeit zur Verfügung stehen. Das ist für uns ein bisschen unangenehm, weil mir mein Freund Fulvio angeboten hat, uns mit Auto und Anhänger am Hafen abzuholen, und sich nun eine Verspätung von mindestens 12 Stunden abzeichnet. Glücklicherweise ist die spanische Küste nahe genug für Handyempfang und so kann ich Fulvio mitteilen, dass er sich wohl erst morgen früh nach Genua machen muss.

Die Besatzung lässt uns auf Anfrage wissen, dass wir mitten in der Nacht ankommen würden. Wir schlafen entsprechend unruhig, kann es doch jeden Moment losgehen. Die Aufregung ist umsonst: Die italienischen Polizisten zeigen sich als wenig motiviert, die Einreiseformalitäten zu früher Stunde durchzuführen, und so werden wir erst um sechs Uhr geweckt. Dann beginnt der Spiessrutenlauf mit Gepäck und in voller Motorradmontur: Die italienischen Beamten können sich offensichtlich nicht auf einen Standort für das Imigrationsprozedere einigen und so werden alle Passagiere mehrmals an andere Orte im Schiff geschickt. Irgendwann sind die Laptops der Herren in Uniform dann endlich aufgestartet, die Pässe werden pflichtbewusst überprüft und wir dürfen einzeln das Garagendeck betreten. Dort werden dann alle von weiteren Polizisten aufgehalten, die Anweisung haben, die Fahrzeuge erst in die Freiheit zu entlassen, wenn oben alle Personen überprüft sind. Ich trete an einen der jüngeren

Beamten heran und gebe ihm mit Händen und Füßen zu verstehen, dass wir den Wunsch haben, das italienische Beamtenpektakel nach zwei Stunden langsam zu einem Abschluss zu bringen. Er nickt verständnisvoll, wir lassen die Motoren aufheulen und sind schon fast in Freiheit, als uns noch ein Zollbeamter in den Weg springt. Auch er ist ein wichtiges Zahnrädchen in der italienischen Staatsmaschinerie und darf natürlich nicht übergangen werden. Eigentlich will er weder Pass noch Fahrzeugpapiere sehen – er will einfach nicht, dass man ohne ein Mindestmass an Beachtung und Respekt an ihm vorbeifährt. Irgendwie scheinen wir Afrika doch noch nicht ganz verlassen zu haben...

Wir steuern der Autobahn zu und nehmen Kurs auf die Raststätte, auf der wir uns mit Fulvio verabredet haben. Trotz Thermounterwäsche und Pullovern sind wir nach wenigen Kilometern total durchgefroren. Eine Fahrt auf den KTMs in die Schweiz wäre an diesem 31. Dezember eine ordentliche Tortur gewesen und wir sind Fulvio unglaublich dankbar, dass er uns abholt.

In der Schweiz erwarten uns verschneite Gipfel und kaltes Wetter. Was für ein Kontrast zu unserer Reise!

