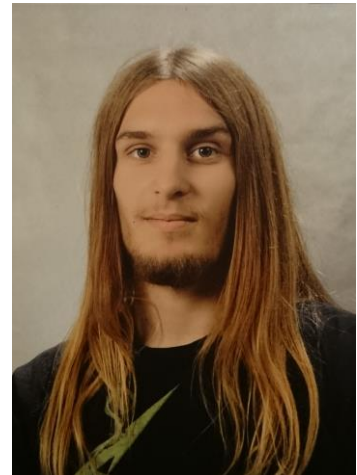


Ein Auslandsjahr, einmal ein bisschen anders....



von Constantin Meyer, 1. Teil

"Allah-u-akbar" (Gott ist größer..)

Dieser Ruf des Muezzins (arabisch: muheddin), der die Gläubigen fünfmal am Tag vom Minarett der Moschee zum Gebet ruft, begleitete mich im 1. Halbjahr meines Auslandsjahres durch Teile Nordafrikas.

Ich wollte nach mehreren Kurzreisen in den vergangenen Jahren nach Marokko in diesen Monaten einen vertieften Einblick in das Leben, die Sozialstrukturen, das Schulwesen und den Islam im Maghreb, der Westsahara und Mauretaniens gewinnen.

Die Möglichkeit dazu ergab sich auf einer Reise auf dem Landweg, da ich meinen Vater auf einer kleinen humanitären Hilfsaktion in den Norden Mauretaniens begleiten konnte.

Unser LKW, ein ehemaliges Feuerwehrfahrzeug, das wir in den letzten Jahren für diese Reise umgebaut hatten, besaß ein großes Doppelkabinenfahrerhaus, das genügend Platz auch für eine Schlafmöglichkeit bot und einen Kofferaufbau, in dem neben der notwendigen Ausrüstung auch die Hilfsgüter transportiert wurden.

Als technische Highlights des Fahrzeugs möchte ich nur erwähnen, dass neben einem starken Saugdieselmotor mit großem Drehmoment der LKW ein Allrad-Fahrgestell mit Differenzialsperren in der Hinterachse und im Verteilergetriebe besaß. Besondere Erwähnung sollten noch die breiten Spezial-Geländereifen der Größe 395/85R20 finden, die auf schraubbaren zweiteiligen Aluminium-Felgen montiert waren und die besonders für Gelände- und Sandfahrten geeignet waren.

Natürlich ist es nicht möglich, die volle Palette der Eindrücke in wenigen Zeilen darzulegen, jedoch beeindruckte mich die Vielfalt der marokkanischen Landschaft, von den grünen landwirtschaftlich genutzten Flächen im Nordwesten über die steilen Serpentine-Straßen durch das schneebedeckte Hochgebirge des Hohen Atlas. Im Erg Chebbi, einem großen Dünengebiet südlich des Atlas-Gebirges am Nordrand der Sahara, testeten wir die Leistungsfähigkeit unseres LKWs beziehungsweise unsere Fahrfähigkeiten im realen Sandeinsatz.

Neben dem immer wieder attraktiven Marrakech, einer der drei marokkanischen Königsstädte, die dem Klischee von 1001 Nacht zumindest am Abend auf dem zentralen Platz Jamaa El Fna mit seinen Schlangenbeschwörern, Gauklern, Geschichtenerzählern und den vielen Gewürz-, Orangensaft- und Essensständen am besten gerecht wird, zog es uns natürlich diesmal weiter nach Süden.

Unser Weg führte uns oftmals in Sichtweite des Atlantiks mit einsamen und wunderschönen Buchten mit unberührten Sandstränden, teilweise durch wilde Hügellandschaften, oftmals aber auch durch aride Wüstensteppe.

Vor uns lag ab Agadir eine ca. 1500 km lange Strecke durch Teile Südmarokkos und der in dem "grünen Marsch" der 350.000 Marokkaner von 1975 unter ihrem damaligen König Hassan II. quasi annektierten ehemaligen spanischen Kolonie Sahara Occidental, der heutigen Westsahara, bis zur mauretanischen Grenze (Anmerkung: nur ca. 30% des Gebiets werden von der durch die Frente Polisario 1976 ausgerufenen DARS = Demokratischen Arabischen Republik Sahara im Grenzbereich zu Algerien und Mauretanien kontrolliert....wer hat den Ländernamen DARS vorher schon einmal gehört??).

Wir machten in Guelmin, einem Ort ca. 430 km nördlich der Verwaltungshauptstadt der Westsahara Laayoune (El Aaiùn) einen längeren Aufenthalt. So konnte ich bei Aziz, einem Bekannten meines Vaters, einen umfassenden Einblick in das tägliche Leben eines gläubigen arabisierten Berbers gewinnen. Er hatte gerade für seine Familie ein neues Haus gebaut, in dem er mit seinen beiden Frauen und seinem Vater lebte und uns sehr zuvorkommend bewirtete. Beeindruckt hat mich besonders in dieser marokkanischen Familie der bei uns langsam verloren gegangene feste Familienzusammenhalt und die für uns überwältigende Gastfreundschaft.

Wir führten an unserem LKW einen umfassenden Service als Vorbereitung der kommenden Fahrtstrecke durch, der neben Absmieren und Öle Wechseln unter anderem auch die Überholung unserer Lichtmaschine beinhaltete, die im Sand des Erg Chebbis Schaden genommen hatte. Bei dieser Reparatur arbeitete ich in einer einheimischen Hinterhof-Werkstatt mit und lernte einiges von den Improvisationsfähigkeiten der Marokkaner, die man vor unserer Austauschmentalität auch deutschen Technikern zuschrieb.

Von Guelmin fuhren wir in Richtung Tan-Tan, überquerten bei Tah die Grenze zur politisch umstrittenen Westsahara und erreichten über Tata, Tarfaya, Laayoune, Boujdour, Dakhla den Ort Bir Gandouz, dem einzigen offenen Grenzübergang zur Islamischen Republik Mauretanien. Zwischen beiden Ländern, die sich im Streit um die Westsahara nach dem Abzug der Spanier aus ihrer ehemaligen Kolonie für drei Jahre im bewaffneten Konflikt befanden, liegt ein Niemandsländstreifen, der auf einer Piste überwunden werden muß. Auf beiden Seiten der Grenze warnen Schilder vor der Gefahr von Landminen, die offensichtlich nicht komplett beseitigt worden sind.

Mauretanien, ein sehr eindrucksvolles Wüstenland, das man auch Bab Sahara, Tor zur Sahara nennen könnte, ist ca. dreimal so groß wie Deutschland, besitzt aber nur ein Straßennetz von ca. 8000 km Länge. Bei einer sehr geringen Bevölkerungsdichte von nur einem bisschen mehr als drei Millionen Menschen, leben ein Drittel der Mauretanier in ihrer Hauptstadt. In Nouadhibou, der einzigen größeren Hafenstadt am Atlantik direkt an der Grenze zur Westsahara endet die einzige Eisenbahnlinie des Landes, auf der täglich ein 200 Waggons umfassender, von drei Dieselloks gezogener Güterzug ca. 20.000 Tonnen Eisenerz durch die Sahara vom ca. 700 km entfernten Erzbergwerk bei F'dérik heran transportiert. Von dieser Hafenstadt fuhr man früher auf dem Sandstrand des Atlantiks zur Hauptstadt Mauretaniens Nouakchott. Heute führt eine inzwischen geteerte 500 km lange Autostraße ca. 50 km westlich der Küstenlinie nach Süden durch eine abwechslungsreiche Dünenlandschaft, bei der die Sandfarbe von strahlend weiß bis ockerbraun variiert, in die Hauptstadt.

Auf halber Strecke dorthin durchquerten wir das Gelände eines großen Goldausbeutungsvorhabens, das von einem kanadischen Konsortium ausgeführt wird. Der Verkehr war geprägt von wenig Touristen-Fahrzeugen, dafür von einheimischen Minibussen und Transit-PKW's in Richtung Gambia. Von Nouakchott in Richtung Nordosten waren viele Schwerlastwagen und Spezialtransporter der deutschen Firma Schenker/Deutsche Bundesbahn unterwegs zu Großprojekten, zu denen offensichtlich Straßenbau durch chinesische Firmen und Erdöl-

Exploration und Pipelinebau gehörten.

Wir besuchten den Kupferbergbauort Akjoujt, in dem die Straßen auffällige Solarzellen-betriebene Straßenbeleuchtungen besaßen, die nachts die ärmlichen Hütten der Minenarbeiter in ein unwirkliches Licht tauchten. Nach 500 km Fahrt durch eine Landschaft, die im letzten Drittel geprägt war von den rötlich-braunen (erzhaltigen) Einzelbergen, erreichten wir die größte Dattelpalmenoase Mauretaniens Atar. Diese Stadt am Rande des Adrar-Gebirges, liegt etwa 100 km westlich von Chinguetti, einer der sieben heiligen Städte des Islam. Hier verbrachten wir bei Justus und Cora, einem deutsch-holländischen Ehepaar einige unvergessliche Tage, die voll gefüllt waren mit Besuchen lokaler Schulklassen, ihren privaten Umweltschutzprojekten sowie Aktivitäten zur Kinderbetreuung.

Besonders hervorheben möchte ich ein kleines grass-root-Projekt, das von der deutschen Rentnerin Susanne zusammen mit der Frau eines mauretanischen Polizei-Offiziers ins Leben gerufen wurde. Wer also den Egoismus und die monetäre Gewinnsucht punktuell überwinden will, sollte einmal die Seite www.Mame-Sy.com anklicken. Schon eine monatliche Überweisung in Höhe von nur 5 Euro kann hier vor Ort in Mauretanien Großes bewirken!

Aber natürlich versuchten wir auch, das Leben der lokalen Bevölkerung kennen zu lernen. Dazu gehörte auch der Besuch des einheimischen Marktes in Atar mit seinem großen Angebot bunter Stoffe neben der recht ärmlichen Palette von Obst und Gemüse, das nur für das Minimum eines einfachen Lebens in dieser Oase ausreichte.

Bei einem der Ausflüge in die einmalige Landschaft in der Umgebung fuhren wir an einem viele hundert Meter tiefen Abbruch zu einem Canyon entlang, das in der Form ein bisschen an das Grand Canyon in den USA erinnerte, auf der anderen Seite "ertranken" die Berge in riesigen goldfarbenen Sanddünen, die aus der Sahara herangeweht worden waren. Steile Pistenanstiege führten durch diese Landschaft nach Osten auf eine Hochebene. Hier übergaben wir auch unsere Wasserfilteranlagen für ein Projekt zur Wasseraufbereitung von Trinkwasser für Schulkinder, nachdem einer meiner Brüder bereits vor Jahren das Krankenhaus in Chinguetti, das in der Wüste auf der anschließenden Hochebene liegt, mit einer Lieferung von Medikamenten ausgestattet hatte.

Gern wäre ich noch weiter in Richtung Mali - wie es ursprünglich geplant war - gereist. Durch die Intervention französischer Truppen von Mauretanien nach Mali im Januar 2013 war die einzig befahrbare Route de L'Espoir von Nouakchott über Ayoun-el-Atrous nach Nioro du Sahel in Mali jedoch gesperrt.

So hieß es für mich im Februar, Abschied zu nehmen und ich flog von Dakhla im Süden der Westsahara über Casablanca (Marokko), Lisboa (Portugal) nach Brasilien, wo mich ein vollkommen anders gearteter 2. Teil meines Auslandsjahres erwartete.

Ich weiß jedoch schon jetzt, dass ich mir mit dieser Reise die Voraussetzungen geschaffen habe, so dass ich bestimmt nach meiner Ausbildung Mali als erstes Ziel ansteuern werde, um dort die von meinem Vater vor Jahren begonnene Hilfsaktion weiter zu führen.

Für Fragen und Auskünfte stehe ich gern per E-mail unter Constantin.Meyer@gmx.net zur Verfügung.

....und in meinem 2. Bericht über mein Auslandsjahr wird es heißen:

BRASIL IEN - ich möchte etwas von Dir kennen lernen.....



Blick auf Gibraltar vom spanischen Festland, zu sehen ist das schlechte Wetter über Europa im Gegensatz zum guten Wetter über Nordafrika



Trinkwasserseen im Norden Marokkos



„Parking Libre“



Schnee im Atlas-Gebirge



Auf der Piste zum Erg Chebbi



Im Hintergrund sind die ersten Dünen des Erg Chebbi zu sehen



Die erste Sandfahrt unseres LKW`s....



...endete hier...



Erg Chebbi



Erg Chebbi



Übernachtungsplatz im AntiAtlas Richtung Süden



Eine typisch-marokkanische Kleinstadt



„Hauptstraße“ im AntiAtlas



Eine verlassene Stadt im Antiatlas...



Das ehemalige Fort Bou-Jerif



Das bin ich...



Der „Highway“ in Richtung Dakhla (nur noch 1000km...)



Die Küstenlinie im Süden der Westsahara



Der LKW ist fertig für die Weiterreise durch Mauretanien



Im Rückspiegel der Niemandslandstreifen, im Hintergrund der Zoll Marokkos



Dieses Schild warnt davor, die Piste zu verlassen bzw. zeigt an, dass es sich hierbei um ein Mienenfeld handelt



Der erste Eindruck Mauretaniens



Ein nicht seltener Anblick...



Die dunklen Hügel sind extrem eisenerzhaltig!



Der berühmte Erzzug, angeblich der längste Zug der Welt. Er füllt eine ganze Reihe solcher Fotos aus....



Der letzte Gang durch die Dünen Mauretaniens....



Ein Sonnenuntergang in der Wüste...



In Casablanca, wo diese beiden Bilder von mir aufgenommen wurden, musste ich auf dem Weg nach Brasilien umsteigen. Auf dem Flughafen wurde ich von einem „Modefotografen“ fotografiert, was ich erst nach einiger Zeit bemerkt habe, als Freunde mich bei Google gefunden haben. (Stichwort: trash metal)



Quelle der beiden Bilder:
Joseph Quechen; youarethestyle.blogspot.com