



Bahn frei für den «Oriental Desert Express» irgendwo in der Wüste zwischen Oujda und Bouarfa.

A photograph of a train in a desert landscape. The train is green and yellow, with a red flag on the front. It is moving through a rocky, arid terrain. In the foreground, two workers in high-visibility vests and hard hats are working on the ground. The sky is clear and blue.

Marokko im Zug entdeckt

Kaum ein Land des afrikanischen Kontinents hat ein so «europäisches» Bahnsystem wie Marokko. Die Städte werden dank Milliarden-Investitionen immer besser vernetzt. Bald sogar mit doppelstöckigen TGVs. Entdeckungsfreudige Bahnreisende kommen jedenfalls schon heute nicht zu kurz: Ein Schweizer hat sogar eine stillgelegte Wüstenstrecke wachgeküsst.

Text: Simon Bühler; Fotos: Alexandre Brunner



Man mag darüber streiten, ob es in Zeiten der angespannten politischen Situation Nordafrikas, angebracht ist, den Fokus auf das Bahnreiseland Marokko zu richten. Längerfristig betrachtet wird jedoch der wirtschaftliche Fortschritt und damit die Stabilität der Region eng mit dem Erfolg des Tourismus, aber auch mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs verbunden sein: Beides sind heute zentrale Wachstumsmotoren der marokkanischen Wirtschaft, die bei allen negativen Nachrichten aus dem Maghreb dieser Tage auch einmal zu würdigen und nicht unbedacht abzuwürgen sind. Kommt hinzu, dass Marokko aufgrund seiner facettenreichen Vielfalt ein höchst bezauberndes Reiseland darstellt. Aber davon später.

Klischees zuhause lassen

Besteigt man in Genf eine Maschine der Royal Air Maroc und schlägt eine der französischsprachigen Zeitungen aus dem Zielland auf, werden die Klischees, die man sich vielleicht von einem nordafrikanischen Staat wie Marokko machen mag, noch auf Schweizer Boden ordentlich zerpfückt: In einem Artikel wird etwa über das neue Familienrecht aus dem Jahr 2004 Zwischenbilanz gezogen und die Arbeit der Sozialministerin gewürdigt, die in ihrem jahrelangen Kampf für mehr Frauenrechte auch eine stärkere Frauenbeteiligung an den bevorstehenden Wahlen von 2012 fordert, während sich weitere Artikel dem Ausbau erneuerbarer Energien wie Solarkraft widmen oder der Sorge um die krebserregende Umweltbelastung durch biologisch schwer abbaubare Plastiksäcke, die seit 2011 in Marokko verboten sind.

«Das Marokko von heute hat sich in den letzten zehn Jahren um 180 Grad gewendet», meint denn auch Auslandschweizer Edi Kunz.



Der Casablanca-Express am Bahnhof von Marrakesch (links)

Authentisch: Metzger in Marrakeschs Medina (oben)

Bordservice auf der Fahrt nach Casablanca (unten)



Der bahnbegeisterte Bergsteiger mit SAC-Brevet aus dem Seeland kennt den westlichsten Maghreb-Staat seit über 30 Jahren. 2001 hat er sich als Hotelier und Reiseveranstalter in Tinghir, einer Oasenstadt im Süden Marokkos niedergelassen.

Bei allen Vorbehalten gegenüber den Schwächen der konstitutionellen Monarchie Marokkos, dürfe man nicht vergessen, «dass wir Schweizer für die Entwicklung der Demokratie, auf die wir so stolz sind, mehrere Jahrhunderte brauchten», während Marokko gerade einmal seit 1999 durch die Thronübernahme des jungen Königs Mohammed VI ernsthafte Fortschritte in Richtung einer demokratischen Entwicklung des Landes erzielen konnte.

Braindraft

In den letzten zehn Jahren habe nicht nur der Ausbau der Infrastruktur, der Strassen, Schienen und Elektrizität, sondern auch der Zugang zu sauberem Trinkwasser einen markanten Schub erlebt. Zudem sank die Kindersterblichkeitsrate, während die Alphabetisierungsquote gesteigert und die Frauenrechte gestärkt werden konnten. Insgesamt sei dadurch die Armut zurückgegangen, so die Einschätzung von Edi Kunz: «Wobei das Pro-

blem der Arbeitslosigkeit akut bleibt.» Denn aufgrund der demographischen Entwicklung strömen nun die geburtenstarken Generationen in Massen aus den (ausbaufähigen) Schulen und Universitäten.

Zauberhaftes Marrakesch

«Allerdings mit geringer Aussicht auf einen Job im eigenen Land.» Dies führe unwillkürlich zu Frustration, die sich heuer auch in kleineren Demonstrationen entladen hat, von König Mohammed VI jedoch durch sofort anberaumte Reformen und die Entlassung politischer Gefangener, bisher relativ schnell entschärft werden konnte. Dennoch sei auch Marokko von einem «Braindraft» betroffen. Sprich: «Viele helle Köpfe setzen sich nach Europa ab.» Als bisher höchst dynamischem Wachstums- bzw. Boommarkt kommt dem Tourismus deshalb eine umso wichtigere Rolle zu: Mit dem Plan «Vision 2010» konnte Marokko die Zahl der Touristen innert zehn Jahren von vier auf zehn Millionen pro Jahr steigern und will nun diesen Wert bis 2020 noch einmal verdoppeln und 200 000 neue Betten schaffen.

Ein starkes Zugpferd ist dabei die zauberhafte Stadt Marrakesch, wo auch unsere Reise beginnen soll. Mit ihrem berühmten Altstadt-



Labyrinth in der UNESCO-geschützten Medina, den unzähligen kreativen Laden-Werkstätten mit über 30 000 Handwerkern und dem legendären Nachtleben mit kosmopolitischer Ausstrahlung übt Marrakesch auf ihre Besucher gestern wie heute eine grosse Anziehungskraft aus. Kommt hinzu, dass die Königsstadt nur 200 Kilometer östlich von der lebendigen Atlantik-Künstlerhafenstadt Essaouira und 200 Kilometer westlich der mondänen Skigebiete im Hohen Atlas entfernt liegt. Doch Marrakesch steht nicht nur aus geografischen Gründen bei ausländischen Gästen im Trend, sondern wird auch bei der vermögenden marokkanischen Mittel- und Oberschicht immer beliebter, die gerne übers Wochenende aus den feucht-stickigen Businessstädten Casablanca (200 km oder gut 3 Bahnstunden entfernt) und Rabat (300 km oder gut 4 Bahnstunden entfernt) südwärts in das angenehm trockene Klima Marrakeschs flüchten. Neben den Touristen-Ressorts, die derzeit überall rund um die Stadt hochgezogen werden, heizen also auch die Einheimischen den Immobilienmarkt tüchtig an.

Marrakesch–Casablanca

Kein Wunder, dass Marrakesch auch über einen entsprechend herausgeputzten Bahnhof verfügt, der sich punkto Glanz und Komfort vor keinem gepflegten europäischen Bahnhof verstecken muss. Hier also auf dem Marmorboden des Bahnhofs Marrakesch besteigen wir an der prallen Mittagssonne zum ersten Mal einen marokkanischen Zug, der uns in gut drei Stunden nach Casablanca bringen soll. Wir haben uns den Luxus geleistet und erste Klasse gebucht und dürfen uns deshalb in ein gepflegtes 6-er-Abteil fläzen. Irgendetwas kommt einem dabei bekannt vor. Spätestens die SNCF-Logos an den Spiegeln verraten die



الذهاب		09 17	
ملاحظات	ساعة	الإجراء	للمساعة
تأخير القطار 50 دقيقة	1	تغيير مسار	09:15
	2	فانس	09:17
	1	تغيير مسار ميناء	09:30
	2	سلا تاويجت	09:32
	1	مرتش	09:45
تغيير بالميناء مسافر	1	لجديدة	09:45
تغيير بالميناء مسافر	1	خرينكة	09:45
تغيير بمرتش	1	لداغة	09:45
تغيير بمرتش	1	لكتير	09:45

französische Herkunft der (äusserlich komplett ins ONCF-Rot-Gelb umgespritzten) Waggons in denen man möglicherweise schon einmal in Europa verkehrte.

Knotenpunkt Casablanca

Vor dem Fenster des klimatisierten Abteils zieht die Landschaft Nordafrikas vorbei: Mühsam dem sonnenverbrannten Land abgerungene Plantagen, Minarette, Dörfchen. Staubige Maultiere, Landarbeiter mit zerfurchten Gesichtern und verschleierte Frauen erscheinen und verschwinden wieder aus dem Blickfeld. Zwischen den Waggons gönnen sich die Raucher unter den Passieren hin und wieder eine Zigarette.

Pünktliche Ankunft in Casablanca Ville – nur von unserer Busbegleitung keine Spur. Was soll's? Wir vertreiben uns im Boulevard-Bahnhofbuffet Casablancas die Zeit bis nach Sonnenuntergang mit dem Grundstudium arabischer Schriftzeichen. Und endlich rollt dann doch noch unser Chauffeur mit dem Gepäck an: «Stau», seufzt er erschöpft.

Casablanca ist dank seinem wichtigen Atlantikhafen nicht nur das pulsierende Wirtschaftszentrum Marokkos, sondern auch Knotenpunkt des knapp 2000 Kilometer langen marokkanischen Streckennetzes. Entgegen

Reiseimpression zwischen Casablanca und Rabat (links)

Am frisch modernisierten Bahnhof von Rabat (oben)

Alles klar? Fahrplanmonitor am Bahnhof von Rabat (unten)

dem romantischen Filmklischee bleibt einem Casablanca, abgesehen von ein paar wenigen schönen Ecken, als relativ unzugänglicher hektischer Moloch in Erinnerung. Und so bleibt nur zu hoffen, dass die im Bau begriffenen Tramlinien der Stadt bald etwas Luft verschaffen werden.

Anderntags geht es weiter in die 100 Kilometer (oder rund eine Bahnstunde) entfernte Verwaltungshauptstadt Rabat, die ebenfalls von Trambastellen durchzogen wird. Doch Rabat ist nicht nur Verwaltungsstadt. Rabat ist auch der Hauptsitz der staatlichen Bahngesellschaft ONCF (Organisation National des Chemins de Fer). Die ONCF ist für Marokko, was die SNCF für Frankreich oder die SBB für die Schweiz darstellt.

Audienz bei der Eisenbahngesellschaft

Hayat Boudhan, «Chef de Département Marketing Voyageur», empfängt uns zu einer Audienz am Hauptsitz der ONCF. Diesen erreichen wir in einem modernen Doppelstock-Nahverkehrszug italienischer Provenienz, etwa zehn S-Bahn-Minuten ausserhalb vom frisch erneuerten Hauptbahnhof Rabat.

«Fotos?» Nein, für Fotos stehe sie nicht zur Verfügung, erklärt Marketingchefin Hayat Boudhan charmant, aber resolut. Da-



für hat die Frau hat eine Bahn-Erfolgsstory zu erzählen, die gerade in Afrika ihresgleichen sucht: «Zwischen 2002 und 2009 hat die ONCF die Zahl der Passagiere von 14 000 auf 30 000 Reisende pro Jahr steigern können und bis 2015 wollen wir 50 000 Passagiere befördern.» Dafür investiere die ONCF zwischen 2010 und 2015 rund 33 Milliarden Dirham (ca. 3,6 Milliarden Schweizer Franken) in den Neu- und Ausbau der Infrastruktur sowie in neues Rollmaterial. Den Löwenanteil von 20 Milliarden Dirham in den Aufbau eines komplett neuen Hochgeschwindigkeitnetzes. Zunächst auf der Strecke zwischen der Mittelmeerstadt Tanger und Casablanca, die 2015 in Betrieb gehen soll. Dafür hat man in Frankreich 14 TGV-Doppelstock-Kompositionen bestellt.

In den Schubladen der Bahnplaner gären bereits weitere ambitionierte Ausbau-Projekte von durchaus historischen Dimensionen: So soll dereinst eine durchgehende transmaghrebische Eisenbahnverbindung Marokko via Algerien, Tunesien und Libyen mit Ägypten verbinden. Hayat Boudhan ist überzeugt, dass das von ihr mitentwickelte Projekt nach der Überwindung der aktuellen Krise langfristig für ganz Nordafrika ein zentraler Wachstumsmotor darstellen wird.

Boudhan beschäftigt sich vor ihrer Funktion als Marketingchefin auch mit dem «Jahrtausendprojekt» einer Bahnverbindung zwischen Spanien und Marokko: Dabei zeigen neuste geologische Erkenntnisse, dass der Meeresgrund unter der Strasse von Gibraltar für einen Tunnel eher ungeeignet sei, weshalb die Projektentwickler sich nun die Idee einer Brücke weiterverfolgen. «Träumen darf man ja», lacht Hayat Boudhan.

Rabat–Meknès

Wir verlassen Rabat und besteigen den Zug nach Meknès. Die Fahrt dauert rund zwei Stunden. Die Berber-Hochburg zeigt dem Besucher ein komplett anderes Gesicht als Rabat und Casablanca. Man fühlt sich in der wohlthuend liberalen Berber-Stadt jedenfalls sofort



Auslandschweizer Edi Kunz in «seinem» Wüstenzug (links)

Besuch beim Oberhaupt einer Nomadenfamilie (oben)

Und seiner jungen berberischen Frau (unten)



wohl: Selbst der Guide erlaubt sich vor den Toren des Königspalastes kritische Kommentare gegen eine gewisse Arroganz und Menschen-scheu der Krone abzugeben und verweist dabei auf die Tradition der Unabhängigkeit der lebenslustigen Berber, die sich wenigstens in Meknès nie von der saudisch-arabisch-islamischen Besatzung wirklich hat die Freuden des Lebens (wie etwa den hier angebauten Wein) madig machen lassen.

Unterwegs im Wüstenzug

Vom Bahnhof Meknès geht es anderntags in einer Tagesbahnfahrt von 400 Kilometer weiter nordostwärts, circa 80 Kilometer südlich vom Mittelmeer in die mediterrane Stadt Oujda unweit der algerischen Grenze. Aus Zeitgründen sehen wir dabei nach Marrakesch, Casablanca, Rabat und Meknès die vierte und älteste Königsstadt Fès mit seiner über 1100-jährigen Universität leider nur aus dem Zugfenster.

Oujda ist der östlichste Punkt des marokkanischen Bahnnetzes. Von hier verkehren keine Züge mehr. Wenigstens offiziell. Doch Edi Kunz hat eine stillgelegte Stichbahnstrecke entlang der algerischen Grenze von Oujda hinunter in den Süden nach Bouarfa, die heute nur noch für Gütertransporte benutzt wird,

wieder für den Personentransport reaktiviert: Ab 30 Personen chartert er für seinen «Oriental Desert Express» bei der ONCF eine Lok inklusive dreier Techniker und Ersatzlokfürer sowie einen klimatisierten Waggon für die «Weicheier» unter den Touristen, einen alten Waggon aus den 50er-Jahren mit Schiebefenstern für die wahren Abenteurer und einen Gepäckwagen für die sechsköpfige Sandräumungs-Crew sowie das dreiköpfige Service- und Küchenteam, welches auf der 10- bis 12-stündigen Reise auf dem Zug frische Speisen zubereitet und die Gäste mit Drinks und Tee bei Laune hält. Auf Sonderfahrten (z.B. bei Vollmond) engagiert Edi zusätzlich auch noch Musiker und Bauchtänzerinnen, welche auf der Fahrt durch die mehr oder weniger abwechslungsreiche Wüste für Kurzweil sorgen.

Apropos Kurzweil: Wer die Wüste kennt, weiss von der meditativen Kraft der Einöde. Und genau die macht unter anderem auch den Reiz dieser relativ ausgefallenen Reise aus. Zu den unvergesslichen Highlights zählt auch der Besuch von Nomaden, die entlang der Bahnlinie (wo einmal pro Woche ein Zug verkehrt) in ihren Zelten leben. Dafür stoppt der Zug auf freiem Feld, während die Sandräumungscrew die Gleise von Sandverwehungen befreit.

Marokko entdecken

Drei Highlights und zwei Angebote

Maison Vallée Ziz



Magic Moment zwischen Errachidia und Erfoud: Plötzlich eröffnet sich ein herrlicher Ausblick auf die sattgrüne Flussoase des Ziz-Tals. Ob für ein Mittagessen oder eine Übernachtung mitten in der Oase: Das neue «Maison Vallée Ziz» ist wärmstens zu empfehlen (30 km südl. v. Errachidia, 40 km nördl. Erfoud).
Tel. +212 5 35 88 21 76
| www.gite-detape.com

Dünen von Merzouga



Inmitten gigantischer Sanddünen und totaler Stille entfaltet die Wüste ihre magische Wirkung. Hier sollte man sich einen Kamelritt nicht entgehen lassen. Öffentliche Busse fahren bis in kleine Stadt Rissani, ca. 20 km nördlich von Merzouga. Von dort fahren Sammeltaxis nach Merzouga, wo es auch diverse Übernachtungsmöglichkeiten gibt.

Tinhir; Hotel Tombouktou



Das Hotel von Edi Kunz befindet sich in einer Kashba, welche 1944 durch den Cheikh von Tinghir/Todra erbaut wurde. 17 komfortable Zimmer und eine wunderbare Küche laden zum Verweilen ein.
Av. Bir Anzarane 126, 45800 Tinghir
Tel.: +212 5 24 83 51 91
| www.hoteltombouktou.com

Angebote

Marokko per Bahn

Reise 1: Im «Oriental Desert Express» durch die Wüste

Erleben Sie Marokko während 16 Tagen und tauchen Sie ein in die Geschichte und Kultur Marokkos. Reisen Sie an Bord des «Oriental Desert Express», welcher exklusiv von Oujda nach Bouarfa fährt.
Preis (ohne Flug): CHF 2980.–/Pers.
Einzelzimmerzuschlag: CHF 205.–
Daten: 7. bis 22. Oktober 2011 und 3. bis 18. März 2012

Reise 2: Die Königsstädte und Tanger im Regelzug

Erleben Sie eine Woche voller Höhepunkte: Sie reisen mit dem Regelzug, welcher Sie mitten in die Hauptstädte der alten Dynastien Marokkos bringt: Rabat, Fes, Meknès und Marrakesch. Zudem machen Sie einen Abstecher nach Tanger und entdecken die pulsierende Wirtschaftsmetropole Casablanca.
Preis (ohne Flug): CHF 1190.–/Pers.
Einzelzimmerzuschlag: CHF 220.–
Daten: 8. bis 15. Oktober 2011 und 10. bis 17. März 2012

Auskünfte und Reservation:
ZRT Zermatt Rail Travel AG
Oberer Saltinadamm 2
3902 Brig-Glis
Tel. 027 922 70 00
info@zrt.ch
| www.zermatt-rail-travel.ch

Individuell unterwegs?

Als Spezialist für Bahnreisen in Marokko mit 20 Jahren Erfahrung bietet Suprateam Travel Marokko-Erlebnisse der etwas anderen Art:

- Reisen Sie während 7 Tagen frei auf dem gesamten marokkanischen Bahnnetz mit dem Railpass.
- Wir offerieren Ihnen Fahrausweise, Exkursionen, Hotels und mehr.

Suprateam Travel
Tel. +212 5 24 83 89 29
europ@supratravel.com
| www.trainmaroc.com



LE CIRQUE DES VINS

Lassen Sie sich verzaubern von unseren Artisten aus Europa.

Jetzt bestellen!
Wir schenken Ihnen die Versandkosten.



Sechs europäische Bioweine als typische Vertreter ihrer Weinkultur zum Preis von Fr. 63.90 verpackt in einem schönen Geschenkkarton. Die Versandkosten übernehmen wir!

Rieselle Riesling aus Deutschland 2009

Vincent Assemblage aus Frankreich 2009

Rosaria Rosé aus Spanien 2009

Augusto Merlot aus Italien 2008

Josefin Zweigelt aus Österreich 2008

Don León Assemblage aus Spanien 2008

..... Bitte gleich ausfüllen und einsenden

Senden Sie mir das Probierpaket «Le Cirque des Vins», pro Kunde kann nur ein Paket ohne Versandkosten bezogen werden.

Das Probierabo der Weinhandlung am Küferweg. 5x jährlich Flaschenpost mit ausgesuchten Neuheiten und Raritäten. Per Post erhalten Sie jeweils zwei bis drei verschiedene Flaschen für maximal Fr. 55.– (+ Porto Fr. 9.50) zugestellt.

Senden Sie mir gratis das Küferweg-Weinbuch.

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Tel: _____ E-Mail: _____

Weinhandlung am Küferweg · Küferweg 3 · 8912 Obfelden
T 043 322 60 00 · F 043 322 60 01 · www.kueferweg.ch