

Abenteuer Marokko



Ein sanftes Schaukeln begleitet unseren ausgedehnten vormittäglichen Halbschlaf. Hier und da huscht eine Person vorbei, ansonsten – Ruhe. Nur ein feines Rauschen, das Geräusch des fahrenden Zuges, begleitet uns. Hinter dem Fenster gehen ruhige Steppenlandschaften in sanftes grünes Hügelland und üppige Lavendelfelder über. Ob wir träumen? Nein, ganz real zieht gemächlich eine so atemberaubende Landschaft an uns vorbei.

Im Bahnhof Casablanca Voyageurs, quasi dem Hauptbahnhof, beschleunigt eine Alstom-Lok der Bauart Prima II den Schnellzug 608 in Richtung Fez.

Marokko, ein Land der Kontraste, hat es uns ange-
tan. Eben noch schliefen wir weitab jedweder Zivilisation inmitten gigantischer Sanddünen der nördlichen Sahara und beobachteten Sterne in einem reinen Himmel, der klarer nicht sein könnte. Eben noch besuchten wir an einer idyllischen Flussoase ein Paradies auf Erden und fühlten uns in einer traditionellen Lehmfestung an die große Zeit der Berbersiedlungen zurückversetzt. Und nein, auch hier träumten wir nicht.

In Marrakech, einer Stadt wie aus Tausendund-
einer Nacht, hatten wir ihn bestiegen, den Schnellzug 608. In ebendieser Metropole nahm er seinen Ausgang, auf den südlichsten Metern des marokkanischen Eisenbahnnetzes.

Der 2008 eröffnete Bahnhofsneubau sprengte jedes Vorurteil, das wir an diesem Punkt der Reise über Nordafrika noch hatten: Großzügig, sauber und luxuriös wurden wir in einer lichtdurchfluteten



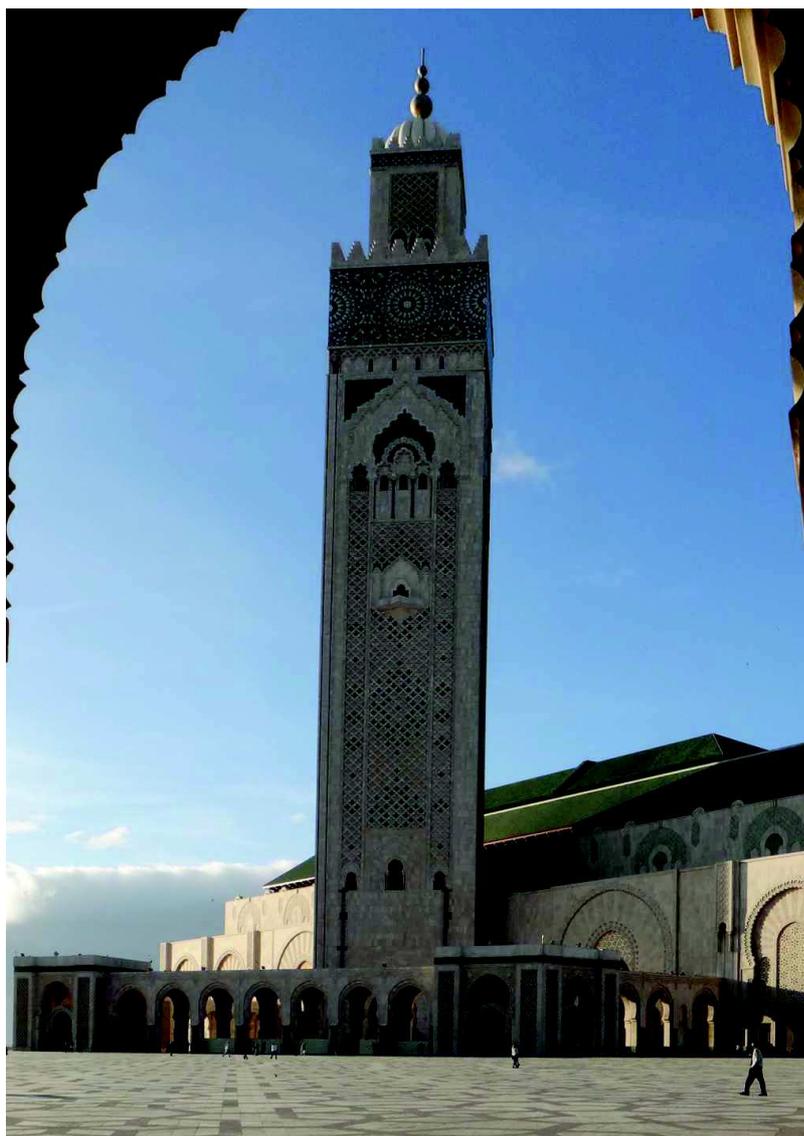
Marmorhalle empfangen. Von hier verkehren alle zwei Stunden Fernzüge in den Norden des Landes, sowie einmal täglich auch ein Nachtzug.

Die von Marrakech ausgehende Strecke ist nur eingleisig ausgebaut, besticht aber dennoch mit einer nicht unbeachtlichen Zahl an Personen- und Güterzügen. Die Marokkanische Staatsbahn ONCF (Office National des Chemins de Fer du Maroc) betreibt als einzige Bahnverwaltung Marokkos die Hauptverbindung von Marrakech nordwärts über Casablanca und die Hauptstadt Rabat an die Straße von Gibraltar bei Tanger.

Eine zweite Hauptlinie verbindet Oujda an der algerischen Grenze mit der Hauptstadt Rabat. Der einzige Eisenbahngrenzübergang des Landes ist derzeit allerdings geschlossen. Daneben existieren noch eine Reihe von Stichbahnen, die durchaus eine beachtliche Länge erreichen. So misst die von Touristen gerne genutzte Strecke von Casablanca in die ehemals portugiesische Hafenfestung ElJadida 100 Kilometer. Erst 2009 wurde die ähnlich lange Zweigstrecke von Taourirt nach Nador an der Mittelmeerküste eröffnet.

„Les billets, s'il vous plaît!“ Der Schaffner holt uns aus unserem Halbschlaf zurück. Für unser Ticket hatten wir in Marrakech am Automaten acht Euro bezahlt. Nicht schlecht, für 240 Kilometer und drei Stunden 20 Minuten Zugfahrt. Wer den ONCF-Zug aus dem neuesten James Bond Abenteuer kennt, muss enttäuscht werden: Ein Komfort im Stil des Orient Express kann leider nicht erwartet werden. Wenigstens die Außenansichten des Bond-Schnellzuges entsprechen der Realität. Insgesamt werden unsere Erwartungen an die marokkanischen Waggons jedenfalls erfüllt, auch wenn sie nicht ganz an den Glanz des neuen „Gare de Marrakech“ heranreichen.

Die marokkanische Staatsbahn jedenfalls bemüht sich sichtlich, einen modernen Bahnbetrieb zu bieten. Im Jahr 2011 wurde mit dem Bau der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke Nordafrikas begonnen. Für die Verbindung von Tanger an die Atlantik-



küste nach Kentira (nahe Casablanca) wurden bei Alstom insgesamt 14 Triebwägen der in Frankreich sehr bewährten TGV- Bauart „Euroduplex“ bestellt.

Casablanca, die weiße Stadt, besticht durch die in eben diesem Farbleid gehaltene Hassan-II-Moschee. Das direkt am Atlantik gelegene Bauwerk wurde 1993 fertiggestellt und gilt als das höchste religiöse Gebäude der Welt.



Ebenfalls im orientalischen Stil gehalten ist der Neubau des Bahnhofs von Marrakech.

Traditionelle Lehmfestungen, genannt Kasbah, waren lange Zeit die typischen Festungs- und Residenzbauten Marokkos. Hier in der Stadt Ouarzazate residierte bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts der Pascha von Marrakech. Später diente die Kasbah als Hintergrund in diversen Hollywood-Produktionen.



Auch abgesehen von den in Bau befindlichen TGVs erlebte der Fahrzeugpark eine umfangreiche Verjüngung. So wurden von Alstom kürzlich 20 Elektrolokomotiven der Bauart Prima II geliefert, sowie ab 2006 insgesamt 24 moderne doppelstöckige Elektrotriebwagen der italienischen Firma Ansaldo Breda. Von der französischen SNCF wurden zudem dieselektrische Lokomotiven der Baureihe CC 72000 übernommen, wobei diese aufgrund ihres betagten Alters nicht wirklich zu einer Verjüngung des Lokomotivbestands beitragen. Ebenfalls aus Frankreich stammen Reisezugwagen aus dem Corail-Bestand der SNCF.

Im Westen des Landes ist das Streckennetz größtenteils elektrifiziert, während die Linien östlich von Fez noch mit Diesellokomotiven betrieben werden. In Marokko ist die ONCF sehr erfolgreich. So konnten die Passagierzahlen ab 2003 innerhalb von

zehn Jahren auf 38 Millionen mehr als verdoppelt werden. Die beförderte Gütermenge stieg im selben Zeitraum von 30.500 auf 36.200 Tonnen.

Eine zweisprachige Ansage weist uns darauf hin, dass unser Zug gleich die Stadt Settat erreicht. Obwohl Arabisch die Muttersprache der meisten Marokkaner darstellt, werden sämtliche offiziellen Hinweise auch auf Französisch gegeben. Bis 1956 war das Land eine Kolonie Frankreichs. Dennoch wurde die erste marokkanische Eisenbahn nicht von der französischen Kolonialverwaltung erbaut, sondern von der belgischen Regierung. Diese errichtete 1887 eine kurze 600 mm Schmalspurlinie, um den damaligen Sultan von den Vorteilen dieses neuartigen Fortbewegungsmittels zu überzeugen. Ganz überzeugt scheinen die Marokkaner immer noch nicht, gehören doch Eselskarren und Kamelzüge (letztere jedoch vermehrt für Touristen) immer noch zum gewohnten Bild. Die französische Verwaltung begann Anfang des 20. Jahrhunderts mit der Errichtung eines umfangreichen Schmalspurnetzes, zunächst in einer Spurweite von 500 mm, später auf 600 mm. Die schmäleren Linien wurden bald auf die neue, breitere, Spur umgebaut. Schnell entstand eines der größten Schmalspurnetze Afrikas. Alleine die Strecke Marrakech – Casablanca – Fez – Oujda maß knapp 1000 km. Auch in den kleinen spanisch verwalteten Landesteilen im Norden und Süden wurden Bahnstrecken errichtet, darunter eine kurze Breitspurlinie bei Ceuta am Mittelmeer. Bis zur Unabhän-

derung

gigkeit Marokkos waren die Schmalspurlinien eingestellt bzw. auf Normalspur umgebaut worden. Diese wurden von vier eigenständigen Bahnverwaltungen betrieben, bis diese 1963 in der staatlichen ONCF aufgingen.

Inzwischen erreichen wir den Bahnhof Casablanca Voyageurs, einen der größten Umsteigebahnhöfe des Landes. Wir verlassen hier den Schnellzug 608, der bis Fez noch 4 Stunden Fahrzeit vor sich hat. Pünktlich setzt sich die zwölf Waggon zählende Wagenschlange in Bewegung. Wir verweilen noch etwas am Bahnhof, bis uns der örtliche Fahrdienstleiter – erkennbar an seiner hier weißen Mütze – zu verstehen gibt, man möge nicht fotografieren. Wir haben alle interessanten Motive bereits im Kasten, nicken und treten hinaus auf den Bahnhofsvorplatz.

Anders als das fast mittelalterlich anmutende Stadtzentrum von Marrakech präsentiert sich eine moderne Großstadt französischer Prägung: Auf vielspurigen und palmenumsäumten Boulevards zeigen sich moderne Wohngebäude und großzügig eingerichtete Geschäftslokale. Und mittendrin verkehren Alstom-Niederflurgarnituren des erst 2012 eröffneten Straßenbahnnetzes. Wir fühlen uns wie in einer Stadt an der Côte d'Azur. Casablanca, die weiße Stadt, zeigt sich weltoffen und modern.



Moderne Niederflur-Straßenbahn der Bauart Alstom Citadis in der Innenstadt von Casablanca.

Erst in der kleinen Altstadt mit ihren namensgebenden weißen Häusern erkennen wir eine andere, ärmere Seite der Stadt. Doch auch hier wird eifrig gebaut. Fix zum Stadtbild gehört jedenfalls das berühmte Rick's Café, das dem Café im weltberühmten Kinoklassiker „Casablanca“ nachgebildet ist. Für zwei Bier bezahlen wir 12 Euro.

Am nächsten Tag werden wir um den gleichen Betrag (pro Person) per Eisenbahn nach EIjadida und retour fahren, uns per Taxi ans Meer bringen lassen, dort Kaffee mit Kuchen genießen, und schließlich ebenfalls ein Bier konsumieren. Hoch lebe also die touristenfreundliche Preisgestaltung der ONCF! ◀

Den Nahverkehr um Casablanca bestreiten neben moderne Doppelstockzügen diese Elektrotriebwägen.

