

wurde sie von einem Stasi-Mitarbeiter angesprochen und für ihre perfekte Technik im Kraulen gelobt. Immer wieder kam der junge Mann in die Schwimmhalle. Mal lud er Martina zum Eis ein, mal erzählte »Peter« von seiner tollen Arbeit bei der Staatssicherheit. Martina stellte Fragen und zeigte damit Interesse an der Geheimdienstarbeit. Von da an war es für die 15-Jährige nur noch ein kurzer Weg bis zur Mitarbeiterin als IM. Versprechen musste Martina, niemandem von ihrer Zusammenarbeit mit Peter zu erzählen. Ihre Aufgabe: regelmäßig Berichte über ihren Schwimmtrainer abliefern. Was er so erzählt beim Training, will Peter wissen. Ob er Westfernsehen schaut und Klamotten, Jeans zum Beispiel, aus dem Westen trägt.

Alle Informationen seien wichtig, wird Martina eingeschärft. Sie versteht sich von nun an als Kundschafterin, »die irgendwie total wichtig ist für den Erhalt der DDR«. Martina ist heute Anfang 40. Ihre Geschichte als IM ist ihr peinlich, und sie hat große Schuldgefühle denen gegenüber, die sie ausgefragt und beobachtet hat. Marianne Birthler kann viele solcher Geschichten erzählen. Sie weiß, dass die jungen Stasi-Spitzel überall waren: in den Kirchengruppen, Schulen, Sportvereinen, oft in der eigenen Familie. Kinder bespitzelten ihre Eltern. Das war keine Seltenheit. »Millionen Menschen wurden überwacht«, sagt Marianne Birthler. Rund 180 Kilometer Opfer-Akten zeugen von dieser gigantischen Bespitzelung. Dass sie erhalten sind, dafür haben in der untergehenden DDR Menschen gesorgt, die es wichtig fanden, dieses Kapitel europäischer Geschichte nicht zu unterschlagen, die Täter ausfindig zu machen und möglicherweise auch zu bestrafen. Ob die Bestrafung realisiert werden konnte, will Allan wissen. Im großen Versammlungsraum der einstigen Stasi-Zentrale ist es ganz still. Die jungen Leute können es kaum fassen, was Marianne Birthler ihnen da berichtet. »Hunderttausende haben erfahren, dass sie bespitzelt wurden«, sagt die Chefin des Stasi-Archivs. Sie haben ihre Akten gelesen. Sie haben entdeckt, dass die Freundin sie ausgeforscht hat. Sie haben es schwarz auf weiß gelesen, dass die Tochter der Stasi von den Westkontakten des Vaters erzählte und der dafür ins Gefängnis ging. »Gab es keine Racheakte?«, fragen einige der Jugendlichen. Marianne Birthler sagt, dass sie davon nichts weiß. »Aber es gibt unendlich viele zerstörte Seelen«, sagt sie. Und sie weiß von ehemaligen IM, die sich nach der Wende das Leben genommen haben, weil sie mit der Schuld nicht mehr leben konnten. »Aber steht denn in den Akten immer die Wahrheit?«, will Andrej aus Weißrussland wissen. Marianne Birthler sagt: »Ja, denn das Ministerium für Staatssicherheit war eine straff organisierte militärische Behörde. Oft wurden mehrere Spitzel auf ein Opfer angesetzt und die Berichte miteinander verglichen. Fehler waren praktisch unmöglich.«

Die Jugendlichen sind beeindruckt, aber auch sehr nachdenklich geworden. Erst recht, als sie anschließend das Museum im Haus besuchen. Hier wird dann alles sehr anschaulich und hautnah. Die praktische Arbeit der Stasi wird sichtbar in Abhöranlagen, Verhörprotokollen, Uniformen, ungerüsteten Trabis und Opfer-Akten. Guido sagt, dass er im Geschichtsunterricht schon einiges über dieses Kapitel deutscher Vergangenheit gehört hat. »Aber dass auch Jugendliche als Spitzel gearbeitet haben, wusste ich nicht.« Guido findet, das sei eine Ungeheuerlichkeit. Nachdenklich gehen die Schüler wieder zu ihrem Bus. Eine ganz besondere Geschichtsstunde geht zu Ende. ■ MONIKA HERRMANN

ABENTEUER IN DER WÜSTE

VON HEIDELBERG NACH DAKAR. »ROLLIS FÜR AFRIKA«, DAS HEISST, BEHINDERTEN MENSCHEN IM SENEGAL EIN STÜCK LEBEN ZU SCHENKEN



Abfahrt Heidelberg



Reparatur in Marokko



Grenzposten



Pause in der Sahara



Renovierungsarbeiten

Es ist ein kalter, klarer Montagmorgen. 27. Februar 2005. Die Straßen sind vereist, als wir in Winterjacken gehüllt im verschneiten Heidelberg stehen, um den Nissan-Pkw und unseren Bus zu packen. Der MB100 von Mercedes ist weiß wie der Schnee. Bis in den Senegal liegen an die 7000 Kilometer vor uns. 7000 Kilometer durch Frankreich, Spanien, Marokko, durch die Westsahara über Mauretanien bis nach Guediawaye, einer Banlieu von Dakar, der Hauptstadt des Senegal. Seit Stephan Heidelberg und Pablo Charlemaire auf die Idee kamen, den Verein Rollis für Afrika zu gründen, ist viel passiert. Aus der Idee hat sich eine Geschichte entwickelt. Eine Geschichte, die uns jetzt von Heidelberg bis nach Dakar führen wird.

Pablo und Stephan wussten, dass sie etwas unternehmen wollten, um Menschen, die auf Hilfe angewiesen sind, zu unterstützen. Doch wie diese Unterstützung aussehen sollte, war ihnen nicht klar. Bis sie, mit ihrer Idee im Hinterkopf, nach Dakar aufbrachen, um sich ein Zentrum für behinderte Menschen anzuschauen. In dem Zentrum der Association des Handicapés du Sénégal stellte sich schnell heraus, wie man helfen könnte. »Das Hauptproblem für Behinderte im Senegal ist die Mobilität. Vom Staat bekommen sie keine Unterstützung. Die Familien haben oft nicht viel. Deswegen sind Menschen, die sich wegen ihrer Behinderung nicht eigenständig fortbewegen können, an ihre Bleibe gebunden. Sie verbringen oft den Großteil ihres Lebens zu Hause, sind vom gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen«, erklärte mir Pablo die Situation der Schwerbehinderten, als sie wieder zurück in Heidelberg waren. Stephan, der selbst im Rollstuhl sitzt, weiß, was es bedeutet, auf Hilfsmittel angewiesen zu sein. Die Idee für »Rollis für Afrika« war geboren: Stephan und Pablo beschlossen, Rollstühle und Gehhilfen von Deutschland nach Guediawaye zu bringen, um den behinderten Menschen das Leben ein wenig zu erleichtern.

Seitdem ist ein Jahr vergangen. »Rollis für Afrika« ist ein eingetragener Verein; der erste Container mit über 20 Rollstühlen und 70 Gehhilfen wurde von Hamburg nach Guediawaye verschifft und der Bus, den wir gerade beladen, gekauft. Pablo und Stephan haben sich Freunde angeschlossen, um mitzuhelfen. So dass wir jetzt zu elft im Schnee stehen und packen. Vom Benzinkanister über Zelte bis zur Fotoausrüstung muss alles seinen Platz finden.

Als wir schließlich im Schneegestöber auf der Autobahn Richtung Süden sind, kann sich niemand so recht vorstellen, bald in Westafrika durch die Sahara zu fahren. Doch wir wollen den Bus bis nach Guediawaye bringen, um ihn dem Zentrum der Association des Handicapés du Sénégal zu schenken und die behinderten Menschen damit ein Stück Unabhängigkeit und Selbstständigkeit zu ermöglichen.

Vier Tage später stehen wir erschöpft auf einer Fähre nach Marokko. Wir sind von Südfrankreich bis nach Algieras durchgefahren. Im Abendlicht kehren wir Europa den Rücken. Delfine begleiten uns auf dem Weg Richtung Afrika. Als wir in Ceuta an der marokkanischen Grenze ankommen, ist es dunkel. Die Aufregung hält uns wach. Nach dem ewigen Hin und Her mit den Grenzbeamten fahren wir über unwegsame Straßen Richtung Tetouan. Doch auf der Suche nach einem Schlafplatz zeigen sich die Folgen unserer Müdigkeit. An einer Tankstelle in einem kleinen Dorf nach Tetouan verwechseln wir Gasöl mit Essence, tanken Diesel statt Benzin mit unserem Pkw. Ein paar hundert Meter weiter gibt der Motor den Geist auf. Wir müssen den Nissan mit dem Bus abschleppen. An der Tankstelle empfängt man uns

mit einem Kopfschütteln. Wir verbringen die Nacht in Schlafsäcken am Straßenrand.

Am nächsten Morgen wird der Motor ausgepumpt. Der Tankwart und die Männer, die ansonsten mit Haschischrauchen und Teetrinken in der Bar neben der Tankstelle beschäftigt zu sein scheinen, helfen uns. Mit vereinten Kräften bekommen wir den Nissan wieder zum Laufen. Nachdem wir für die gesamte Mannschaft gekocht haben, geht es weiter. Richtung Casablanca, wo wir die Visa für Mauretanien beantragen müssen.

Der mauretanische Konsul will seine Macht demonstrieren und weigert sich, die schon ausgestellten Visa zu unterschreiben. Protestieren ist zwecklos. Es ist Freitag. Seine Willkür verzögert unsere Reise. Montags geht es an der Küste entlang weiter. Nach Agadir läuft unser Bus in den steilen Straßen des Antiatlas heiß. Die Grünflächen bei Casablanca sind verschwunden. Durch Tan Tan und Laayoune fahren wir über Dakhla bis zu einer Tankstelle 80 Kilometer vor der mauretanischen Grenze. Vier Tage haben wir von Casablanca bis an diesen Ort mitten in der Westsahara gebraucht. Bis jetzt waren die Straßen gut ausgebaut. Morgen werden wir wissen, ob unsere Autos wüstentauglich sind.

Auf unserem Weg zur Grenze heißen uns Dromedare in der Wüste willkommen. Der Grenzposten ist ein Holzverschlag mitten in dem Meer aus Sand. Wir passieren problemlos, wenn man von dem Geldbetrag absieht, den man je nach Laune der Beamten zu zahlen hat. Die Führer, die sich uns nach der Grenze anbieten, schlagen wir aus. Die Straße durch die Wüste ist zwar noch nicht geteert, aber schon zu einer Piste geignet. Schilder warnen uns vor den Minen, die sich abseits der Route im

Sand verbergen. Sie erinnern an den Konflikt zwischen Marokko und Mauretanien, der Mitte der 1970er Jahre mit dem Abzug der Spanier aus der Westsahara aufkam. Schon fünf Minuten später werden wir für unseren Leichtsinns bestraft. Unser Bus strandet hoffnungslos im Sand. Mit Töpfen, Pfannen und Klappspaten versuchen wir ihn wieder freizubuddeln. Die Autowracks, die in Sichtweite aus dem Sand ragen, schenken nicht gerade Hoffnung. Die Hitze ist fast nicht zu ertragen. Gemeinsam heben wir den Bus aus dem Sand. Bis wir unsere Tour durch die Wüste antreten können, ist es Abend geworden. Wir beschließen, nachts zu fahren.

Als die Sonne aufgeht, sehen wir die Vororte Noukchotts, der Hauptstadt Mauretaniens. Wir und unsere Autos haben die Fahrt überstanden.

Nachdem wir uns ausgeschlafen haben, versuchen den Nissan zu verkaufen, da Autos, die älter als fünf Jahre sind, nicht in den Senegal eingeführt werden dürfen. Der Autoverkauf entwickelt sich zu einem Abenteuer. Wir finden einen Käufer, der uns an die senegalesische Grenze, nach Rosso, begleiten will, um die Formalitäten für uns zu regeln. Das Auto muss aus dem Reisepass ausgetragen werden, bevor wir in den Senegal einreisen können. Er behauptet, er sei Zöllner, und entpuppt sich als rücksichtsloser Geschäftsmann. Schnell zeigt sich, dass er beide Autos will. Der Bus dürfe wegen der Einfuhrbestimmungen auch nicht über die Grenze. Doch wir hoffen auf eine Sondergenehmigung, da wir den Bus spenden wollen. Er setzt uns unter



Dromedare in Mauretanien

Druck, droht uns, er werde dafür sorgen, dass wir nicht über die Grenze kommen. Als er uns verlässt, um Geld zu holen, beschließen wir zu flüchten. Der Nissan fährt zurück nach Noukchott, um einen anderen Käufer zu finden, der Bus Richtung Barrage de Diamma, einem weiteren Grenzübergang. Mitten im Naturschutzgebiet, auf dem Weg zur Grenze, holt uns der weiße Mercedes des Zöllners ein. Er droht, den Nissan abfangen zu lassen. Wir müssen uns freikaufen.

Die Grenze bei Barrage de Diamma liegt direkt an einem Staudamm, der den Wasserzugang des Senegal in den Atlantik regelt. Die senegalesischen Grenzbeamten zeigen sich tatsächlich stur. Doch wir sind nicht bereit aufzugeben und schlagen unsere Zelte neben dem Grenzgebäude auf. Nach vier Tagen in der brennenden Hitze ist klar, dass wir hier nichts ausrichten werden. Das Behindertenzentrum in Guediawaye konnte keine Sondergenehmigung beim Zollamt in St. Louis erhalten, die senegalesischen Grenzbeamten ließen nicht mit sich reden.

Schließlich holen uns Omar Laye, der Gründer des Zentrums, und seine Freunde von der Grenze ab. Als uns die behinderten Menschen lachend begrüßen, schöpfen wir neue Hoffnung. Wir beschließen, den Bus an der Grenze zu lassen und gemeinsam bei den Behörden um eine Sondergenehmigung zu kämpfen. Bevor wir aufbrechen, kochen wir alle zusammen ein letztes Mal vor dem Grenzgebäude. Als sich noch die Bewohner des Fischerdorfs, das direkt neben dem Staudamm am Ufer des Senegal liegt, zu uns gesellen, gibt es ein richtiges kleines Willkommensfest an der Grenze zwischen Mauretanien und Senegal.

In Guediawaye wohnen wir bei Ousmane Diouff, einem Freund von Omar. In den nächsten Wochen prasseln die Eindrücke nur so auf uns ein. Wir renovieren das Zentrum gemeinsam mit den Behinderten und deren Freunden aus dem Viertel. Fahren in andere Banlieus, reden dort mit Menschen in Behindertenzentren, um uns zu erkundigen, wie wir in Zukunft am besten helfen können. Als ich mit Omar über das Zentrum spreche, zeigen sich mir neben dem



im Behindertenzentrum

materiellen Mangel noch andere Schwierigkeiten für behinderte Menschen im Senegal. »Viele glauben, dass Behinderungen eine Strafe Gottes sind. Sie schämen sich für ihre behinderten Verwandten und trauen sich nicht mit ihnen aus dem Haus. Behinderte Kinder werden nicht in die Schule geschickt, weil sie dem Ansehen der Familie schaden würden.«

Als wir zurück nach Deutschland fliegen, nehmen wir die Eindrücke mit. Unsere Bemühungen, den Bus spenden zu dürfen, scheitern. Doch die Menschen in Guediawaye haben »Rollis für Afrika« ein Gesicht gegeben. Ein Gesicht, das uns zeigt, wie wichtig es ist, sich kennen zu lernen, wenn man helfen will. ■ ANDREAS SPREIER