Endlich darf unser Bimobil nach Nordafrik

Endlich darf unser Bimobil nach Nordafrika. Im Dezember 2006 fahren wir nach Marokko.

Obwohl bereits in den Pyrenäen der Motor streikt und uns ein spanischer Trucker-Kollege auf den nächsten Parkplatz ziehen muss, trauen wir uns nach Afrika, weil unser Mobil brav durch ganz Spanien gerollt ist.

Nach einer Regennacht in Asilah fahren wir zügig in den Süden, wo wir bei Oualidia einen schönen Platz direkt am Strand finden. Nikolaustag.

Wir sitzen gemütlich in unserem Wohnzimmer als wir plötzlich ein Brummen hören. Licht aus. Rollos hoch. Ein Kleinlastwagen rollt rückwärts direkt vor unser Auto. Männer steigen aus. Sie unterhalten sich laut. Wir hören sie schaufeln. Um uns kümmern sie sich nicht. Nach einer guten Stunde fahren sie wieder weg, ohne Licht, das sie erst kurz vor Oualidia einschalten. Horchend warten wir noch einen Moment, wir wissen ja nicht, ob alle wieder mitgefahren sind. Dann inspizieren wir die Stelle, wo sie geschaufelt haben. Offensichtlich haben sie etwas im Sand vergraben, alles fein säuberlich wieder eingeebnet und mit Steinen markiert.

Mit Blick auf den tosenden Atlantik fahren wir weiter bis Essaouira, einem angenehmen Fischerstädtchen, am nächsten Tag geht es weiter nach Fort Bou Jerif.

Ab heute soll unser LKW endlich Pisten unter die Räder bekommen. Der heftige Sandsturm Chamsin verweht alle Konturen, Bergkämme und Ausmaße der Oueds, der ausgetrockneten Flussbetten, sind nicht zu erkennen. Wir biegen nach Osten in ein Tal ab, das so eng wird, dass wir über steinige Felstreppen ins südliche Nachbartal abbiegen müssen. Da es schon dämmrig wird, beschließen wir, möglichst windgeschützt bis morgen zu warten. Der Sturm rüttelt die Kabine so, dass das Spülwasser aus der Schüssel schwappt, hoffentlich reißt er nicht die Dachluke aus der Verankerung. Mitten in der Nacht lässt der Sturm nach, dafür prasselt jetzt Regen auf unser Dach.

Am nächsten Morgen hat der Wind alle Wolken weggefegt, die Sonne scheint am blauen Himmel. Wir können einer Piste folgen, die uns in ein weites Tal führt, das nach Osten offen ist. Leider nimmt im Lauf des Vormittags der Wind wieder zu und verhüllt die eindrucksvolle Landschaft mit einem Staubvorhang. Es ist nicht mehr weit bis ins Draa-Tal, in dem wir nach Osten fahren wollen. Wir gleiten über einen riesigen, tischebenen trockenen Salzsee, eine Sebkha. Im Draa-Tal pausieren wir an bunten Abbruchfelsen. Die Piste quert das Tal, das hier aus tiefen Rinnen und Hügeln besteht, die die letzten Wassermassen hinterlassen haben, und läuft dann direkt an den Felsen entlang.

Ob wir hier durchpassen? Links Fels, rechts Büsche und Bäume, dazwischen die Fahrspur, tief eingeschnitten für die Achsbreite von Landrovern. Das Bimobil quält sich auf halber Höhe voran, die Zweige zerkratzen den Lack von Fahrerhaus und Kabine. Wenn wir hier steckenbleiben, müssen wir rückwärts zurück! Irgendwann ist es tatsächlich geschafft, die Piste öffnet sich wieder. Erstmal durchatmen. Wir passieren ein Tal, in dem helle Lehmfinger sich über den schwarzen Felsboden ziehen. Am nächsten Bergeinschnitt bleiben wir für die Nacht, stellen uns zwischen die sanften Hügel, beobachten später den sternenklaren Nachthimmel.

Die tiefstehende Morgensonne beleuchtet Muster, die das Wasser im feuchten Lehm hinterlassen hat. In einem Paralleltal des Oued Draa geht es vorbei an stacheligen Büschen weiter bis Assa, wo wir uns mit frischem Brot, Mineralwasser und Diesel versorgen.

Wir folgen dem Draa-Tal Richtung Osten. Wieder müssen wir durch einen Hohlweg der direkt am Fels entlang führt, er ist aber zum Glück nicht ganz so eng wie der letzte. An einem Oued mit vielen grünen Bäumen schlagen wir unser Lager auf und ziehen uns in unsere gemütliche mobile Hütte zurück als es kühl wird.

Als die gute Piste nach Norden abbiegt, stoßen wir auf einen Militärposten, der uns zurück auf die Teerstraße eskortiert, weil hier militärisches Sperrgebiet an der Grenze zu Algerien beginnt. Wir müssen auf einen fahrtüchtigen Landrover warten und werden mit Tee, Brot und Dattelsirup bewirtet.

In Tata versorgen wir uns mit Geld aus dem Automaten, fahren weiter durch Tissint bis Foum Zguid. Hier herrscht reger Betrieb, wir müssen mitten durch den Markt, um zur Tankstelle zu gelangen. Abends campieren wir am Rand des Lac Iriqui, an einem rotgestreiften Berg. Wir entdecken viele graue Steine, die Fossilien enthalten.

Der Lac Iriqui ist dunkelbraun und feucht, ganz schön weich. Die erste große Ebene haben wir gequert, auf der festgefahrenen Piste sollte es gehen. Bloß nicht in dem Salzschlamm stehenbleiben. Diese Salzseen, Sebkhas, sind berüchtigt. Endlich haben wir den kleinen Ort Zaouia Sidi Abd en Nebi erreicht. Wir freuen uns jetzt über jede Steinstrecke, mag sie noch so holprig sein. Auch die Dünen im Erg Chegaga sind feucht. Im Sand legen wir eine ausgedehnte Pause ein, endlich ist es sonnig und warm. Hinter der Sacre Source ziehen schon wieder Regenwolken auf.

Durch frisch begrünte Ebenen gelangen wir nach M'Hamid. Südlich der Piste Tagounite – Taouz wollen wir nach Osten. Ein Militärposten lässt uns passieren, nachdem er uns darauf hingewiesen hat, dass wir ca. 30 Kilometer ohne Piste fahren müssen. Alte Spuren gehen durch ein Wasser führendes Flussbett, das kein Hindernis darstellt. Danach enden die Autospuren abrupt in einem Dünengebiet. Es gibt Kamelspuren und zwei Mopedspuren, denen wir folgen. Der schwerfällige LKW folgt gutmütig über die Dünen, nun muss er mal zeigen, wie er sich im Sand verhält. Kaum haben wir die Dünen hinter uns gelassen, kommen uns die beiden Mopedfahrer entgegen, Militärposten, die genau auf dem Berg saßen, den wir anvisiert hatten, um in das Oued Mird abzubiegen.

Damit wir nicht in Algerien landen, schicken sie uns nach Norden, wieder durch den Sand, diesmal durch enge Dünen mit vielen Büschen. Der LKW schlägt sich auch in engen Kurven erstaunlich wacker. Wir erreichen eine weite Ebene mit schönen Zeugenbergen und gelangen in das Oued Mird. Landschaftlich ist es reizvoll, die Piste oft sehr steinig, wir sehnen uns schon wieder nach Sand.

Durch ebene Täler geht es zügig weiter Richtung Tagounite. Breite Spuren führen über den Lac Maider. Werner biegt auf ein dünneres Spurenbündel ab, das in eine nasse Stelle mündet. Ohne genügend Schwung biegt er ab, wir stecken fest. Nichts geht mehr. Die Räder graben sich immer tiefer ein. Wir beginnen zu schaufeln.

Von Tagounite kommen Kinder, die neugierig zuschauen. Ich versuche sie zu bewegen, einen LKW oder Traktor aus dem Ort zu holen, aber der Traktor ist grade unterwegs, einen LKW gibt es nicht. Endlich kommt ein junger Mann, Hassan, mit seinem Moped, der die Sache in die Hand nimmt. Er will einen Landrover holen. Geschäftstüchtig handelt er gleich einen Preis für die Bergung aus und ist bald mit ein paar kräftigen Helfern zurück. Die Jungs graben mit Schaufel und bloßen Händen. Der Landrover versucht zu ziehen. Nichts tut sich. Alle Versuche schlagen fehl.

Inzwischen ist es stockdunkel geworden. Wie Maulwürfe arbeiten die jungen Männer im Schein von Taschenlampen unter dem Auto weiter bis der gesamte Unterboden freigelegt ist. Erst mit Hilfe trockenen Sandes kommt das Bimobil aus dem zähen Salzschlamm. Nach vier Stunden stehen wir wieder auf festem Boden. Heute wird hier übernachtet, der ganze Ort weiß sowieso dass wir dort stehen.

Am nächsten Morgen lotst uns Hassan auf einer sicheren Spur aus der Sebkha. Wir erkundigen uns, wie die weitere Strecke aussieht. Die Oueds sind grün bewachsen, malerisch, aber kaum befahrbar. Das Oued Rheris und Oued Ziz liegen noch vor uns. Die Piste führt zu einem reißenden Fluss. Durch eine markierte Furt trauen wir uns hinüber und beschließen, den direkten Weg zur Teerstraße zu nehmen, da die beiden Wadis nicht passierbar sind.

In Mecissi bleiben wir in einer Herberge mit Campingplatz. Der Chef bereitet uns eine Tajine. Vorher können wir noch duschen. Der Duschraum ist mit einer Kerze beleuchtet. Als ich das Wasser aufdrehe, ist es viel zu heiß zum Duschen. Im Nu gleicht der ganze Raum einer Sauna mit Kerzenlicht. Ganz vorsichtig versuchen wir, uns mit dem heißen Wasser zu reinigen, kaltes Wasser zum Mischen gibt es nicht. Mir fallen die Bilder von Missionaren in großen Kübeln ein, unter denen Feuer gemacht wird. Rosa gebrüht erscheinen wir zum Abendessen, das Thermometer am Badeofen zeigt 55 Grad! Gegessen wird auf die afrikanische Art: vom gemeinsamen Teller mit den Händen. Der Herbergsvater hat gut vorgesorgt, dass wir mit keimfreien Händen essen. Wir sind die einzigen Gäste und plaudern noch lange miteinander.

Weiter geht es zur Ostseite der Dünen des Erg Chebbi, wo wir hoch oben im Sand gemütlich den Rest des Tages verbringen. Wir genießen den Panoramablick durch die große Seitenklappe unseres Wohnzimmers.

Am nächsten Morgen staunen wir am Nordrand des Erg Chebbi über einen riesigen See. Respektvoll lassen wir unser Auto auf dem Trockenen stehen und gehen zu Fuß über wippenden, schmatzenden Boden bis zum glitzernden Wasser. Zurück auf dem Asphalt bewundern wir das grüne Ziz-Tal von oben und biegen ab nach Boudnib, wo wir inmitten von Büschen, die wie grüne Steine aussehen, unseren Platz für die Nacht finden. Durch das romantisch gelegene Bouarfa fahren wir weiter über Matarka nach Norden. Kurz vor Sonnenuntergang gelangen wir an steile Serpentinen, die hinab nach Debdou führen. Hier oben abseits des Ortes verbringen wir die Nacht. Die untergehende Sonne taucht die Berglandschaft in warmes Licht.

Am nächsten Morgen staunen wir am Nordrand des Erg Chebbi über einen riesigen See. Respektvoll lassen wir unser Auto auf dem Trockenen stehen und gehen zu Fuß über wippenden, schmatzenden Boden bis zum glitzernden Wasser. Zurück auf dem Asphalt bewundern wir das grüne Ziz-Tal von oben und biegen ab nach Boudnib, wo wir inmitten von Büschen, die wie grüne Steine aussehen, unseren Platz für die Nacht finden. Durch das romantisch gelegene Bouarfa fahren wir weiter über Matarka nach Norden. Kurz vor Sonnenuntergang gelangen wir an steile Serpentinen, die hinab nach Debdou führen. Hier oben abseits des Ortes verbringen wir die Nacht. Die untergehende Sonne taucht die Berglandschaft in warmes Licht.

Am Morgen ist alles mit weißen Graupeln gezuckert und fest gefroren. Nach etwa 2 Kilometern stottert der Motor und geht aus. Werner tauscht die Dieselfilter, entlüftet die Leitungen, der Motor läuft nicht. Wir stehen wieder auf derselben Höhe wie bei der Panne in den Pyrenäen. Laut GPS ist Debdou nur 3,6 Kilometer entfernt. Aber heute ist es schon zu spät, um im Ort Hilfe zu holen. Es ist schon dunkel als seit heute morgen das erste Auto kommt. Ein Mann bietet Werner an, ihn in den Ort zu fahren, um einen Mechaniker zu holen. Debdou sei 14 Kilometer entfernt, da hätte ich lange auf Werners Rückkehr gewartet, wenn er zu Fuß losgegangen wäre. Werner fährt mit. Ich bleibe in der Kabine zurück und stelle mich auf eine längere Wartezeit ein. Ich sitze im Dunkeln die Jalousien offen, damit ich sehen kann, was draußen vor sich geht. Bloß nicht dauernd auf die Uhr schauen, dadurch geht es auch nicht schneller. Nach 2 Stunden kommen die Lichter zweier Fahrzeuge auf mich zu. Es ist tatsächlich Werner mit Helfern, die sich gleich im Stockdunklen an die Arbeit machen. Sie bringen den Motor nicht zum Laufen und versprechen morgen zwischen neun und zehn wiederzukommen.

Nachdem wir den ganzen Tag unruhig gewartet haben, kommen unsere Helfer um 15.30 Uhr, als wir sie schon abgeschrieben hatten. Sie wollen über eine zusätzliche Pumpe unter Umgehung der Spritpumpe den Diesel direkt in die Einspritzpumpe leiten. Nach mühevoller Arbeit läuft der Motor und hält auch die Proberunde wacker durch. Wir wollen mit diesem Provisorium die Serpentinen lieber erst bei Tageslicht hinab. Nachts schlafen wir beruhigt im warmen Bett.

Heute ist Heiligabend. Wir haben beschlossen wegen der Notreparatur den deutlich kürzeren Weg über Melilla zu nehmen. Als wir aufwachen liegt Neuschnee! Weiße Weihnachten. Frohgemut wollen wir starten. Der Motor springt nicht an. Jetzt sind wir wieder genauso weit wie vorgestern. Ganz ruhig bleiben. Werner fällt noch eine letzte Möglichkeit ein, den Motor zum Laufen zu bringen. Durch unseren Wasserschlauch soll Diesel direkt aus dem Tank in die Einspritzpumpe befördert werden. Die Konstruktion funktioniert tatsächlich. Inzwischen ist es 15 Uhr. Wir packen alles zusammen, starten den Motor, er springt an.