



So gut wie alle Nebenstraßen sind in Senegal wie Mali ungeteert – ideal für Enduro-Reisende

Senegal / Mali

BIENVENU

A MALI



Die Brücke von Mahina über den Bafing: Viermal pro Woche hat hier der Zug zwischen den Hauptstädten Malis und Senegals Vorfahrt

**K**urz nach der einspurigen Brücke über den Senegal – insgesamt zwei davon gibt es in Mali – taucht links der Straße ein kleines Brett mit der handgemalten Aufschrift „Campement Lafiabougou“ auf. Irgendwo hier muss am nur einen Kilometer Luftlinie entfernten Strom der von Caspar, dem Besitzer unseres

Camps von gestern, empfohlene Campingplatz liegen.

Das Campement Lafiabougou ist nicht zu finden, so viel wir auch mit den Enduros zwischen Straße und Fluss herumsuchen. Ich fahre einige hundert Meter weiter eine Piste hinein, frage in einem kleinen Dorf. Einer der jungen Männer, die unser Motorengeräusch aus den Rund-

hütten kommen lässt, weiß sofort, was wir suchen: „Lafiabougou?“ Er springt auf, zeigt uns den Weg – und der ist der sommerlichen Regenzeit zum Opfer gefallen.

In Querfeldeinfahrt durch zerklüftetes und dicht bewachsenes Terrain erreichen wir mit unserem Guide das Camp an den Chutes, den Stromschnellen von Lafiabou-

**Willkommen in Mali: Eine erlebnisreiche Reise mit einer Gruppe Enduristen durch die westafrikanischen Staaten Senegal und Mali – durch letzteren aus Sicherheitsgründen nur in seinem Westen.**

gou. Madame Fanta Diallou, ältere Dame und Besitzerin des zu einem Campingplatz umfunktionierten Gartens, empfängt uns mit großer Herzlichkeit. Die erleben wir, seit wir vom tiefen Süden des westlichen Nachbarlands nach Mali eingereist sind. Dabei fühlt man sich auch im Senegal willkommen. Die Freundlichkeit der Malier ist aber geradezu umwerfend.

Meine Frage, ob in dem klaren und schnell fließenden Wasser Schwimmen in Ordnung sei, beantwortet Fanta mit „pas de problème, die Flusspferde sind unterhalb der Stromschnellen, die Krokodile tummeln sich an der Brücke.“ Und die ist nur ein paar hundert Meter entfernt! Aber wir sind nicht ängstlich und von den Pisten des heutigen Fahrtags sind wir wieder so staubig, dass wir nicht widerstehen können.

Den Südosten Malis hatten wir gemieden – wegen der seit Dezember 2018 wieder entbrannten Kämpfe zwischen islamistischen Guerillas und europäisch-malischem Militär. Dazu kommt es seit kurzem auch

noch zu kriegerischen ethnisch-religiös begründeten Auseinandersetzungen zwischen den Stämmen der Dogon und Fulbe-Peul. Gestern zeigte uns in Caspars „Cool Camp“ von Manantali auch ein Wohnmobil mit zwei Einschusslöchern, dass die Warnungen vor Straßenräubern im Grenzgebiet zwischen Mali und Burkina Faso berechtigt sind.

All dies und eine neue Reisewarnung des Deutschen Auswärtigen Amtes waren der Grund, nicht wie ursprünglich geplant nach Timbuktu zu fahren. Der Westen Malis sei unproblematisch, teilte die deutsche Botschaft in Bamako auf meine Anfrage mit. Zudem ist diese Region mit ihren Flüssen, Bergen und Urwäldern eine der landschaftlich reizvollsten Gegenden des Landes.

Begonnen hatte unsere Reise bei der ehemaligen senegalesischen Hauptstadt Saint Louis. Dorthin war ich von Deutschland mit dem Begleitauto unserer Reise samt sieben Motorrädern gefahren. Meine Mitreisenden waren nach Dakar geflogen und per Taxi zu unserem

Treffpunkt an der legendären „Zebrabar“ gekommen. Dort beginnt die fast 4.000 Kilometer lange Reise mit einem enduristischen Leckerbissen.

Im pittoresken Marktgewühl des Fischerdorfs Potou, wenige Kilometer südlich der Zebrabar-Lagune, biegen wir Richtung Meer ab. Ab hier geht es direkt am Strand bis zum einstigen Ziel der Dakar-Rallye, dem Lac Rose – 130 Kilometer weit, rechterhand der tiefblaue Atlantik, linkerhand Dünen, Kokospalmen und ab und zu ein Fischerdorf. Dort liegen zahllose bunt bemalte Langboote auf dem Strand vertäut. Fließen die Brandungswellen landwärts, liegen die Seile am Boden, strömen sie wieder zurück, werden sie zu straff gespannten Fallstricken.

Zwischen den Fischerdörfern kann man es auf dem von der Brandung durchnässten harten Teil des Strands richtig laufen lassen. Nur den auslaufenden Wellen muss man ausweichen, vor wassergefüllten Abflussrinnen abbremsen, will man nicht ein Vollbad nehmen. Abertausende an der Wasserlinie

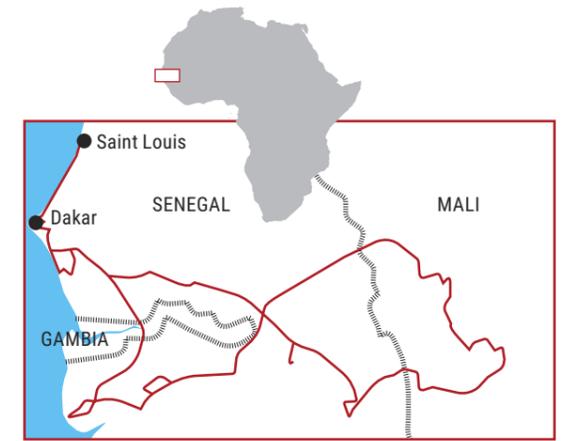
nach Krabben und Würmern pickende Möwen fliegen immer erst dicht vor uns auf. Unter den Vogelwolken wird die Fahrt endgültig zum surrealistischen Erlebnis.

Am Lac Rose, eigentlich Lac Retba, quartieren wir uns in einem kleinen Hotel direkt am Strand des Lagunen-Sees ein, essen erst mal Brochettes mit fangfrischer „Lotte“, Seewolf am Spieß. Im Licht der langsam tiefer stehenden Sonne bekommt das Wasser den Farbton, dem der See seinen Namen verdankt. Eine in ihm heimische Bakterien-Art ist die Ursache. Sein extremer Salzgehalt von 38 Prozent lässt uns beim Baden wie Gummienten obenauf treiben.

Ausflugziel ist nun der einstige Klassiker zahlreicher Dakar-Rallye-Finale, die bewaldeten Dünen zwischen Lac Rose und Atlantik. Heute ist dieses Gebiet Offroad-Spielplatz für Quad- und Enduro-Verleiher und extrem zerwühlt, weshalb richtig Gasgeben angesagt ist, will man kontrolliert vorankommen.

Vom Lac Rose umfahren wir am nächsten Tag die nahe senegalesische Hauptstadt auf kleinen Straßen und Pisten, genießen den Nachmittag – und weil es an der traumhaften Lagune von La Somone so schön ist, auch den nächsten Tag in „karibischem“ Urlaubs-Ambiente.

Der vierte unserer 20 Fahrtage langen Reise bringt uns erst mal entlang der „Petite Côte“ nach Fadiout.



INFO

**Anreise / Rückreise:** Zwischen dem marokkanischen Fährhafen Tanger und der senegalesischen Grenze liegen rund 3.200 km. Wer es eilig hat, kann diese Distanz in fünf bis sechs Tagen zurücklegen – Autobahnfahrt in Marokko und „flutschende“ Grenzübertritte vorausgesetzt.

**Seefracht:** Ein mit 10 Motorrädern gefüllter 20-Fuß-Container kostet von Hamburg bis Dakar und zurück pro Motorrad rund 1000 €. Luftfracht: Teure, aber zeitlich kalkulierbare Alternative.

**Formalitäten:** Für einen Aufenthalt bis zu drei Monaten ist für EU-Staatsangehörige und Schweizer in Senegal kein Visum erforderlich. Mali: Die Vertretungen des Landes in Europa stellen das erforderliche Visum aus. Für den Fahrzeug-Import ist offiziell ein Carnet de Passage erforderlich. Wir nutzten aber die Möglichkeit, an der Grenze statt der Carnet-Abfertigung ein Passavant ausstellen zu lassen. Offiziell ist eine Gelbfieberimpfung im Impfpass erforderlich. Eine Versicherung für das benutzte Fahrzeug ist obligatorisch und an der Grenze oder in der nächsten Stadt erhältlich.

**Motorrad fahren und Orientierung:** In beiden Ländern gibt es geteerte Hauptstraßen, deren Zustand von gut bis rudimentär reicht. Dort – vor allem im Bereich von Städten – ist der Verkehr stärker und die Polizei präsenter. Ein dichtes Netz von Pisten und Pfaden, die von Einheimischen mit ihrem Hauptfortbewegungsmittel – dem motorisierten Zweirad – benutzt werden, machen alle drei Länder perfekt fürs Endurowandern, GPS mit genauen Karten vorausgesetzt.

**Übernachtung:** In Senegal gibt es zahlreiche Hotels, Herbergen und Campements, die meisten davon mit akzeptablem bis gutem Standard. Im westlichen Mali ist außer in Städten wie Kenieba und Kayes Zelten angesagt. Dies sollte man immer in der Nähe eines Dorfes tun, nachdem man sich vom Dorfchef einen Platz hat zuweisen lassen. Empfehlenswert und einzigartig ist unweit vom Manantali-Stausee das Campement „Cool Camp“.

**Reisesicherheit:** Senegal ist ein für afrikanische Verhältnisse sehr risikoarm bereisbares Land mit freundlicher und hilfsbereiter Bevölkerung. In West-Mali toppt eine geradezu allgegenwärtige „Bienvenu“-Haltung der Menschen dies noch. Sicheres Reisen ist in Mali jedoch aktuell nur im Westen möglich. Östlich der Hauptstadt Bamako gibt es seit Dezember 2018 Konflikte zwischen dem Volk der Dogon und dem der Fulbe-Peul. Im Bereich der Städte Mopti, Timbuktu und Gao kommt es wieder zu Anschlägen und Kämpfen zwischen islamistischen Terroristen und den europäisch-malischen Truppen.

**Motorradreisen organisiert:** Einziger deutschsprachiger Veranstalter von seit 2007 fast jährlich stattfindenden Reisen durch Senegal, Mauretanien, Mali, Gambia und Guinea ist WÜSTENFAHRER REISEN (<http://www.wuestenfahrer.com>).

Gegen feinen Pistenstaub hilft am besten Abstand halten, mangels Verkehr auch seitlich



Das Busch-Taxi ist Hauptverkehrsmittel – neben unzähligen Mopeds



„Baboon“-Familien sind von Senegalesen wie Maliern fast so gefürchtet wie Löwen



Selbst in den abgelegensten Siedlungen des Senegal gibt es Schulen, hier in einem Bassari-Dorf



„Größter Baobab des Landes“ –  
im Senegal nicht der einzige  
Affenbrotbaum mit diesem Titel

Dieses idyllische und auf einer aus Muscheln bestehenden Insel errichtete Fischerdorf ist nur über eine 600 Meter lange hölzerne Fußgängerbrücke erreichbar. Morgens und mittags ist sie gefüllt mit hunderten uniformierter Kinder, denn die Schule liegt auf dem Festland.

Ein gigantischer Affenbrotbaum, dessen Inneres zahllosen Fledermäusen als Wohnung dient, ist erste Station bei unserer Durchquerung des Naturschutzgebiets im Flussdelta des Saloum. Durch ein wirkliches Bilderbuch-Afrika fahren die Motorradfahrer auf kleinsten Pisten und Singletrail-Pfaden von einem Rundhüttdorf zum nächsten. Meine Tracks früherer Reisen und einige in Google Earth erstellte Routen machen es möglich.

Am siebten Tag der Reise erreichen wir das erste unserer Hauptreiseziele, das Niokolo-Koba-Reservat im Südosten des Senegal. Mit über 9.100 Quadratkilometern ist der 1981 zum UNESCO-Weltnaturerbe deklarierte und nach einem Nebenfluss des Gambia River benannte Wildpark der größte West-Afrikas. Leider dezimierten in der Anfangszeit Wilderer das vorhandene Großwild.

Erst seit 2002, seit ein spezielles Park-Militär radikal gegen sie vorgeht, erholen sich die Bestände und zahlreiche Tiere kehren aus den unzugänglichen Teilen des Reservats in den durch einige Pisten erschlos-

senen Norden des Parks zurück. Deswegen wird uns dieses Jahr die Sondererlaubnis, mit unseren Enduros die 32 Kilometer lange Piste zur Simenti-Lodge zu fahren, nicht erteilt: Zu viele Löwen, heißt es. Wir stellen die Bikes in der Kaserne am Parkeingang ab, fahren mit unserem Begleitauto und einem weiteren der Parkverwaltung hinein. Viele Besucher gibt es nicht, deshalb müssen wir die enge Piste an zwei Stellen von umgefallenen Bäumen befreien.

Wir quartieren uns in Simenti in neu errichteten Rundhütten-Bungalows ein – unweit der mehrstöckigen einstigen Hotelgebäude. In den Siebzigern war Simenti eine Lodge mit allem Komfort und wegen seiner Traumlage über dem Gambia-Fluss gut besucht. Letztere ist noch immer gegeben, aber die Hotelgebäude sind Ruinen. Die alljährliche Regenzeit sorgt zusammen mit dem Urwaldklima für rasanten Verfall. Die Renovierung der Anlage kostet Unsummen, renoviert werden muss auch das in Reiseführern und im Internet noch immer verbreitete Image des leer gewilderten Reservats.

Fast 100 Löwen leben heute wieder im Niokolo-Koba-Park, erklärt uns ein Wildhüter. Nicht selten kommen sie auch aufs Gebiet der Lodge. 2018 erschreckten sie am Tag vor unserer Ankunft die Fließleger am Pool. Dieses Mal stapft am späten Nachmittag eine Löwin von der



Moped-Fähre vom ma-  
lischen Bafoulabe über den  
Bafing – wir nahmen die  
etwas breitere Autofähre



Bei Regen werden kleine  
Furten zu reißenden  
Strömen – und alle Pisten  
ihr Opfer



Zu den zurückgezogen  
lebenden Bassari kommt man  
nur mit lokalem Guide

Terrasse zum Fluss hinunter, sorgt für große Aufregung. Und nachts wachen wir von andauerndem und sich beängstigend nah anhörenden Löwengebrüll auf.

Bei einer Bootsfahrt auf dem Gambia begegnen wir Flusspferd- und Pavian-Familien, bei einer Auto-Rundfahrt Antilopen, Gazellen und Krokodilen. Dazu die im Gegensatz zu den gefährlichen „Baboons“ eher niedlichen Äffchen, die uns im offenen Restaurant der Lodge das Brot vom Teller stehlen.



**Auch Hardcore-Enduristinnen bekommen Muttergefühle – fünf Tage alt ist das Baby unserer Campingplatz-Chefin**

Der achte Fahrttag beginnt mit der Straße nach Kedougou. Bis zu dem Verkehrsknotenpunkt in Richtung Mali und Guinea sind es 150 Kilometer – wie ich hoffte, inzwischen durchgängig asphaltiert. Doch der Straßenbau ist in dem Urwaldgebiet nur wenig gediehen. Rund 50 Kilometer Piste und Baustellen-Umleitungen sind noch übrig und die sind kein enduristischer Fahrspaß, sondern eine gefährliche Hölle aus rotem Puderstaub, denn der LKW-Verkehr ist dicht und nicht wenige Trucker überholen im Blindflug in den Staubwolken. In Kurven und beim Ausweichen umgekippte oder zusammengestoßene LKW sind traurige, aber nicht ausreichend abschreckende Mahnmale.

Ab dem Städtchen Mako ist der „Highway to Hell“ zu Ende. 60 Kilometer weiter verlassen wir im Ort Kedougou den Asphalt wieder. Es hat über 40 Grad im Schatten, doch wir haben uns an die Hitze gewöhnt. Nur ein dünnes Fahrerhemd über dem Safety-Jacket sorgt während

der Fahrt für erträgliches Klima. Unser heutiges Ziel ist ein weiteres UNESCO-Juwel, diesmal kein Welt-natur-, sondern ein Weltkulturerbe: Das Bassari-Land an der Grenze zu Guinea Conakry.

In dem Dorf Dindefello quartieren wir uns in einem Campement in unseren Zelten und zwei Hütten ein. Ich bitte den Chef, uns für morgen einen Guide zu besorgen, der uns zu einem der Bassari-Dörfer bringt. Der junge Mann stellt sich am Abend vor, studiert in Dakar Geschich-



**Die Rundhütten-Architektur schützt perfekt gegen Hitze und Regen, Kälte gibt es nicht**

te und arbeitet in den Ferien als Guide im Bassari-Land – und er fährt eine 175er „KTM“ made in China. Ob wir den Ausflug mit den Mopeds machen wollen? Und ob!

Auf manchmal nur reifenbreiten Singletrails kurven wir am folgenden Vormittag zig Kilometer weit durch malerisches busch- und baumbeständenes Hügelland, immer hinter Seydou her. Er ist flott unterwegs, obwohl er noch meinen langjährigen mauretanischen Assistenten auf dem Soziussitz hat. Schon viele Reisen habe ich zusammen mit Amar in seinem landschaftlich großartigen Heimatland, aber auch in dessen Nachbarstaaten gemacht.

Seydou erweist sich als kompetenter Motorrad-Tourguide, gibt sogar vor gefährlichen oder schwierigen Passagen immer Handzeichen.

Am Fuße eines der in dieser Gegend zahlreichen Berge – wir sind am Nordrand des Fouta-Djallon-Massivs – parken wir in einem

Dorf. Nach einer Pause wandern wir einen steilen Felspfad den Berg hinauf. Nach einer halben Stunde erwartet uns oben eines der rund 30 noch existierenden Bassari-Dörfer – und eine andere Welt. Die Bassari sind eine der ältesten Rassen Senegals und Guineas. Sie wurden wegen ihrer Ursprünglichkeit und animistischen Riten früher von anderen Stämmen verfolgt und bekämpft. Zur besseren Verteidigung haben sie deshalb ihre Dörfer auf Berggipfeln errichtet.

Campements, sondern in dem bei Dindefello am Ende einer Schlucht liegenden Wasserfall. Der Pfad dorthin führt schattig durch den Wald und soll in einer halben Stunde zu schaffen sein. Einige von uns ziehen es vor, mit den Enduros so weit wie möglich in die Schlucht zu fahren. Als wir wenig später den See am Fuß eines wie eine riesige Duschbrause aus der Höhe – 80 Meter sollen es sein – herabstürzenden Wasserfalls erreichen, übertrifft die Schönheit des Orts alle Erwar-

tungen und besitzt eine geradezu magische Ausstrahlung. Das Wasser ist kalt und klar.

Der folgende Tag ist unser letzter in Senegal – vorerst. Wir sind gespannt, wie die Grenzabfertigung nach Mali laufen wird, stellen uns auf längere Wartezeiten ein. Alles für eine Einreise Erforderliche haben wir jedenfalls: Visum, Carnet de Passage, Internationalen Impfpass mit Gelbfieber-Impfung.

Die Ausreise aus Senegal geht für schwarzafrikanische Verhält-

nisse zügig. Natürlich haben wir zuvor die kilometerlange LKW-Warteschlange vor dem ersten Kontrollposten überholt. Dann werden unsere Pässe abgestempelt und das Passavant unserer Fahrzeuge eingesammelt. Einen Kilometer weiter ist die Brücke über den Grenzfluss Faleme überquert und der erste malische Schlagbaum erreicht. Man empfängt uns mit einem freundlichen „Bienvenu à Mali!“

*Thomas Troßmann  
Fortsetzung folgt*



**Buschfeuer brechen in der Trockenzeit häufig aus, Wind kann sie zu Feuerwänden machen**



**Die Lebensfreude in Senegal wie Mali ist überwältigend – und leider kein Export-Artikel**



**Auf Singletrails geht es hinter unserem lokalen Guide durchs Bassari-Land – Enduro-Wandern vom Feinsten**

Wir werden dank Seydous Informationen über Benimmregeln und das richtige Gastgeschenk – die bei dem Bergvolk beliebte Soft-Droge Cola-Nuss – freundlich aufgenommen. Fast zwei Stunden bleiben wir im Dorf und seiner Umgebung, erfahren viel Interessantes.

Der Abstieg scheint spannend zu werden, denn eines der in dieser Gegend immer wieder entstehenden Buschfeuer sperrt uns den Rückweg ab. Starker Wind facht es rasch zu etliche Meter hohen Feuerwänden an und wir überlegen schon, woanders hinunterzuklettern. Aber Querfeldeinlaufen in diesem Reptilien-Paradies? Wir warten, bis die Feuerwalze unseren Pfad überrollt hat. Dann laufen wir los. Die Hitze ist zwischen noch glimmenden Bäumen und Büschen beinahe schmerzhaft und der von heißer Asche bedeckte Felspfad sengt die Schuhsohlen an.

Endlich unten haben wir nur noch einen Wunsch: baden. Dies aber nicht am Ziehbrunnen des

# MALIS

## GAR NICHT

# WILDER WESTEN

Auf den Pisten im Westen Malis herrscht reger Verkehr: Haustiere, Busch-Taxis und jede Menge Mopeds, letztere in der Regel mit oder ohne Kennzeichen

**Freundliche und hilfsbereite Menschen überall, Besonderheiten von Natur und Landschaft: All das kennzeichnet den zweiten Teil einer Enduro-Gruppenreise in Westafrika.**

**A**m ersten Schlagbaum der Grenze zu Mali heißt es für unsere Gruppe rechts raus fahren. Man führt uns in eine Hütte. Dort sitzt ein Zöllner mit eher grimmigem Gesichtsausdruck. Urplötzlich strahlt er, fängt wie auch unser mauretanischer Begleiter Amar zu lachen und zu plappern an – in Hassani, der Süd-Sa-

hel-Variante des Arabischen. Die beiden kennen sich aus Zeiten, als sein Wirkungsfeld noch 400 Kilometer nördlich von hier war, an der Grenze zu Mauretanien. Während der Unterhaltung mit Amar blättert er in unseren Pässen und Fahrzeugscheinen. Dann schickt er uns mit einem „Bienvenu à Mali“ zum nächsten Posten.

Der ist vier Kilometer weiter auf einem umzäunten Gelände mit Baracken und Hallen. Wegen der kreuz und quer in riesigen Staubwolken herumrangierenden Trucks erinnert der Platz an die senegalesische Nationalstraße Nummer 7. Ihren ungeteerten Teil hatten wir vorgestern wegen der vielen LKW-Unfälle „Highway to Hell“ genannt.



Wo solche Baumriesen genug Wasser finden, ist auch ein guter Platz für den Dorfbrunnen

früheren Mali-Reisen noch nicht, habe deshalb zuhause eine Unterkunft recherchiert. Im Internet war nichts zu finden, aber auf Google Earth. Dort sah das mit „Motel Kenieba“ beschriftete und ummauerte Gelände am Stadtrand so aus, als könne man dort auch zelten – für den Fall, dass die Hotelzimmer zu „afrikanisch“ sind. Doch sie sind passabel. Dass der Inhaber Präsident des hiesigen Motorrad-Clubs ist, gibt uns VIP-Status.

Ob er seine in der Rezeption geparkte BMW 1000 S schon ausgefahren habe, frage ich ihn spaßes halber. Versucht habe er es, aber nicht geschafft, denn die unzähligen Speedbraker auf der Straße von Kenieba nach Bamako hätten mehr als 200 km/h verhindert. Schon die Hälfte, finden wir, erfordert auf malischen Straßen höchste Aufmerksamkeit. Seine vor Wochen bestellte 1250 GS Adventure käme dieser Tage mit dem Flieger in Bamako an. Er freue sich schon auf die erste Ausfahrt auf Pisten.

Da die Küche des Hotels geschlossen ist, lässt uns Abdou Grillhähnchen und Bier aus dem Stadt-Zentrum bringen. Unser erster Tag in Mali gibt Anlass zu Begeisterung. Das soll sich auch in den nächsten Tagen nicht ändern,



und Obst – während uns das bunte Treiben vor der Hütte wie ein Image-Film für Schwarzafrika vorkommt. Die Sicherheitslage mag sich in weiten Landesteilen seit der letzten meiner fünf Mali-Reisen verändert haben, die positive Lebenseinstellung der Menschen aber nicht.

Das bestätigt sich auch, als ich tags darauf auf einer Piste, deren zur Regenzeit wassergefüllte Furten mit Stahlbetonplatten befestigt sind, einen Reifen unseres Allrad-Busses an einem herausstehenden Drahtgeflecht perforiere. Amar und ich haben den Wagen kaum aufgebockt, als die ersten Helfer bei uns eintreffen. Mir sind sie willkommen, denn das Auto steht in praller Sonne und das bisher rund 40 Grad anzeigende Außen-Thermometer hat rasch eine

Wir parken an einem Gebäude mit der Aufschrift „Police frontière“ und ich erwarte im Inneren eine Warteschlange. Doch wir sind die Einzigen, denn die vielen Trucker werden an anderer Stelle abgefertigt. Man empfängt uns freundlich und kein bisschen überrascht. Erstaunlich, denn europäische Motorradfahrer düften hier im tiefen Südwesten Malis selten sein, besonders in Zeiten einer Reisewarnung für den Großteil des Landes.

Relativ zügig werden die Pässe abgefertigt, obwohl sich die beiden Polizisten in ihrem „Goldenen Buch“ die Finger wund schreiben. Aber meine vorbereitete Liste wollen sie nicht dort hinein heften. Ob wir das Carnet de Passage – offiziell für Mali nötig – benutzen oder ein „Passavant“, eine temporäre Ein-fuhrgenehmigung, haben wollen? Wir wollen und machen wie schon im Senegal die Erfahrung, dass im realen Afrika eigene Regeln gelten. Ob wir das nächste Mal auf

die Zollübernahmegarantie eines Automobilclubs verzichten? Laut Murphys Law besser nicht.

Ich fahre schließlich wie von den Grenzpolizisten angewiesen die vier Kilometer zum allerersten Schlagbaum zurück, wo es den finalen Stempel geben soll. Während der Wartezeit – man macht gerade Mittagspause – komme ich mit einem nigerianischen Trucker ins Gespräch. Jede Woche einmal von Lagos nach Dakar und zurück ist seine Tour – über 3000 Kilometer oneway und damit etwa so weit wie meine Overland-Anreise zwischen Mittelmeer und Dakar.

Ob es auf der Route irgendwo Probleme gibt, frage ich ihn. Ich vermeide das Wort gefährlich. „Un peu“ – ein wenig – meint er, was für einen Bewohner von Lagos als Untertreibung zu sehen ist. Denn wer aus der mit 22 Millionen Einwohnern größten und – wie ich von einem vierwöchigen Aufenthalt dort weiß – chaotischsten und gefähr-



In West-Mali fasziniert die Mischung aus Flüssen, Urwald, Busch und bizarren Bergen

lichsten Stadt Afrikas kommt, ist hart im Nehmen.

Wieder zurück bei der Grenzpolizei werden wir nach einem letzten Blick in unsere Pässe freundlich verabschiedet. Dass sich niemand für unsere Impfausweise mit dem



Brettwurzelbaum-Gigant im tropischen Wald der Nieder-Casamanche

offiziell in Mali erforderlichen Gelbfieber-Stempel interessiert, überrascht uns nicht mehr.

40 Kilometer weiter erreichen wir die Stadt Kenieba, malerisch am Fuß bewaldeter Tafelberge gelegen. Hier war ich auf meinen

denn die Menschen hier sind von geradezu überwältigender Liebesswürdigkeit – kein Dorf, sei es klein oder groß, wo man uns nicht zujubelt und winkt. Beim Mittagsimbiss serviert uns eine selbstbewußte „Mama“ ein leckeres Reisgericht, frisches Brot



Busch-Taxi-Haltestellen sind zugleich Drive-in für lokales „Fastfood“

5 am Anfang. Selbst der in der mauritanischen Sahara aufgewachsene Amar findet es „chaud“.

Als das Reserverad montiert ist, will ich den beiden, die uns zur Hand gegangen sind, 5.000 CFA Francs geben. Immerhin ein durchschnitt-

licher Tageslohn sind die umgerechnet rund sieben Euro. Doch sie lehnen lachend ab, meinen, dass Pannenhilfe „im Busch“ gratis sei.

Die Sonne steht schon tief, als wir am vereinbarten Treffpunkt, dem Camping-Platz „Cool Camp“ eintreffen. Er liegt am Westufer des Flusses Bafing und ist nach einem heißen Fahrtag der perfekte Ort für Endurofahrer. Nicht nur seine Lage und die üppige tropische Vegetation sind schön, auch das Bad in dem angenehm temperierten kristallklaren Wasser ist einfach göttlich. Moskitos gibt es hier keine – wieder ein Tag, an dem unsere Malaria-Prophylaxe nichts zu tun hat.

Auch Flusspferde und Krokodile – beide Tierarten leben hier – kommen nicht an den Coolcamp-Strand. Sie halten sich am über 300 Meter

**Zig Kilometer am Strand entlang zu diesen ist ein fast meditatives Fahrerlebnis, ...**



**... mit dem Eselskarren durch den malischen Busch ist es das wohl auch**



**40 Grad im Schatten – genau dort kann das im Vergleich zu „draußen“ angenehm kühl wirken**



**Der Stausee von Manantali ist von winzigen Fischerdörfern gesäumt und wirkt mit seinen Inseln und seinem klaren Wasser wie ein natürlicher See**

entfernten gegenüber liegenden Ufer auf, unweit des Orts Manantali. So sagt uns jedenfalls der Campingplatz-Betreiber Caspar, der sich direkt am Ufer ein Häuschen mit Badesteg errichtet hat. Vor Jahren war der Niederländer nach einer monatelangen Afrika-Reise auf die Idee gekommen, am Ufer des Stroms Bafing sein „Cool Camp“ zu etablieren, „cool“ auch deswegen, weil hier selbst zur heißen Jahreszeit ein erträgliches Klima herrscht. Genehmigungstechnisch heißt das Zauberwort für ein solches Projekt in Mali natürlich Bakschisch – in diesem Fall für den Dorfchef von Manantali.

Einziger Wermutstropfen an diesem idyllischen Ort ist ein von Einschusslöchern gezeichnetes Touristen-Auto. Ein tschechisches Pärchen hatte vor etwa zwei Wochen ein paar Tage hier verbracht, entschloss sich trotz aller Warnungen vor dem Osten und Südosten Malis, dorthin weiterzufahren. Unweit der Stadt Mopti versuchten Bewaffnete sie aufzuhalten, feuerten auf sie, als sie nicht stehenblieben. Die Beifahrerin wurde angeschossen und zum Glück im Krankenhaus von Mopti gut versorgt.

Ich bin nach dieser Geschichte darin bestätigt, dass meine Entscheidung, Timbuktu und das Dogon-Land im Osten des Landes aus unserer Route zu streichen, richtig war. Nach den dramatischen Entwicklungen der letzten Wochen hatte ich ohnehin keine Wahl.

Dass wir auch das Ziel unseres nächsten Reisetags etwas abwandeln müssen, ist weniger politisch als ökonomisch begründet. Die malerischen Stromschnellen von Guina

gibt es nicht mehr. Bei unserer letzten Reise waren wir zwei Tage dort geblieben. Doch jetzt baut ein chinesisches Unternehmen einen Staudamm für ein künftiges Kraftwerk. 20 Kilometer nördlich, so Caspar, soll eine Afrikanerin einen neuen Campground betreiben, an den Stromschnellen von Lafiabougou.

Unser Weg dorthin beginnt mit der Überquerung der Brücke am Fuß des Sees von Manantali. Im gleichnamigen Dorf ist inzwischen mein defekter Reifen repariert worden – afrikanisch mittels Vulkanisation durch Schießpulver, aber genau deswegen zuverlässig.

Eine 80 Kilometer lange Straße bringt uns auf der Ostseite des Bafing durch idyllische, von Urwald und Busch bewachsene Flussauen zum Dorf Mahina. Dort gibt es eine Eisenbahnbrücke. Einst war die knapp 1300 Kilometer lange Zugstrecke zwischen Bamako und Dakar in Westafrika eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen, dazu eine pittoreske und abenteuerliche – wie ich von meiner ersten Reise nach Mali in Erinnerung habe, bei der ich nach dem Verkauf meines Motorrads in Bamako mit diesem Zug nach Dakar fuhr.

Heute verkehrt er wegen der inzwischen existierenden Straßen von Bamako zu den Grenzen von Kenieba und Kayes nur ein- bis zweimal im Monat. Die Mahina-Brücke wird hauptsächlich von Fußgängern, Mofafahrern, Viehherden und seltenen Besuchern wie uns benutzt. Im Gegensatz zu den Einheimischen müssen wir dem Bahnhofsvorsteher einen Obolus bezahlen, dürfen dafür zu Fotozwecken noch ein paarmal hin- und herfahren.

Nur mit den Motorrädern, nach der Panne mit dem Auto war ich froh, über die 500 Meter lange und kaum drei Meter breite mit verbogenen, lockeren und scharfkantigen Blechplatten gepflasterte Brücke ohne Reifenpanne zu gelangen.

Auf der anderen Flussseite erreichen wir nach kurzer Fahrt entlang palmenbeschatteter Bananen-, Papaya- und Mango-Plantagen den Ort Bafoulabe. Dort, so hatte man uns an der Brücke erklärt, ginge es am „place de hippopotame“ rechts wieder hinunter zur Ablegestelle der Fähre über den Fluss. In der Mitte des Platzes steht tatsächlich ein lebensgroßes Flusspferd auf einem Sockel.

Etwas unterhalb liegt am Zusammenfluss von Bafing und Bakoye und damit dem Entstehungsort des Flusses Senegal der Hafen von Bafoulabe. Die kleine Fähre, die uns an das Ostufer des Stroms bringen soll, ist gerade auf der anderen Seite des knapp einen Kilometer breiten Drei-Flüsse-Deltas unterwegs, fährt zur von den Senegal-Mutterflüssen Bafing und Bakouye gebildeten Landspitze. Bis sie zu uns kommt, haben wir an dem von Baumriesen beschatteten Warteplatz viel Spaß mit den hier spielenden und badenden Kindern. Sie auch mit uns, denn wir verteilen Stifte und Schreibblöcke, reflektierende Arm- und Fahrradbänder, T-Shirts und Fußbälle.

Wir sind übrigens nicht die einzigen „Toubab“ – im hiesigen Dialekt das Wort für „Weiße“. Eine in Bafoulabe lebende Schwester der norwegischen christlichen Mission verteilt ins Bambara übersetzte Bücher – einen selbst verfassten Gesundheitsratgeber, die Bibel und den Koran. Wir sind verblüfft über diese Ökumene. Doch Rom und Mekka sind 5000 Kilometer entfernt.

Mit unseren Fahrzeugen und zwei Kleinlastern ist die Fähre voll. Die Fahrt über den Strom ist fast meditativ und erzeugt Lust, die Runde noch einmal zu drehen – hinüber zur Landzunge, auf ihr zurück nach Mahina, über die Eisenbahnbrücke, zum Flusspferd-Platz und wieder zum Fährhafen Bafoulabe. Aber unser nächstes Ziel liegt 1000 Kilometer von hier im tiefsten Südwesten des Nachbarstaats Senegal – die Casamanche mit ihrer tropischen

Vegetation, ihren Lagunen und Traumstränden.

Die ersten 100 Kilometer bringen uns heute noch zu den „Chutes de Lafiabougou“ (ENDURO 6/19). Nach unserer Übernachtung an diesem versteckten Ort 70 Kilometer nördlich eine andere Welt: Die Großstadt Kayes ist trotz ihrer Flusslage einer der heißesten Orte Westafrikas und durch Autos und Mopeds verstopft.

Die Ausreise aus Mali überrascht positiv: Nach meinem Eintreten ins Büro stellt sich mir erst mal die Frage: Wieso arbeitet Naomi Campbell hier? Für Westafrika ungewöhnlich ist auf jeden Fall die Arbeitsweise der Beamtin. Ohne zu zögern legt sie meine Gruppenliste mit einem „Merci“ in einen Ordner, stempelt zügig unsere Pässe ab. „Bon voyage“.

Auch westlich des Grenzflusses Faleme geht es bei unserer zweiten Einreise nach Senegal zügig, denn Visum und Passavant sind noch gültig. Die folgende Strecke ist eine nur rudimentär vorhandene Straße mit wiederum viel LKW-Verkehr. Mir bleibt nur ständige Slalom-Fahrt. Die Motorradfahrer können es schneller laufen lassen, müssen nur vor den teilweise badewannentiefen Löchern auf der Hut sein.

Bei einer Pause entdeckt unser Schweizer Polizist Philipp, dass an seinem Motorrad Öl herunterläuft. Es kommt aus einem Riss im Rahmenoberrohr, das für den in seiner Beta eingebauten Suzuki-350-Motor auch als Öltank dient. Zum nächsten Dorf geht es mit mehrmaligem Nachfüllen des Schmierstoffs. Dort ist das Problem bald geschweißt und wir finden Unterkunft in einem Rundhütten-Hotel, kaltes Bier und gebratenes Perlhuhn.

120 Schlaglochkilometer weiter erreichen wir vor der Großstadt Tambacounda den Beginn der Bauarbeiten. Nächstes Jahr dürfte die N1 in besserem Zustand sein. In „Tamba“ kreuzen wir auch unseren Weg von vor zwei Wochen. 200 Kilometer südwestlich erreichen wir die Hoch-Casamanche, übernachten im Städtchen Kolda in einem Hotel mit Bacardi-Feeling-Ambiente.

Je näher wir dem Atlantik kommen, desto opulenter wird der Urwald. Baum-Giganten sorgen für Staunen, denn sie bilden am Fuß ihrer Stämme einen bis zu 20 Meter durchmessenden Fächer aus mannshohen Brettwurzeln.

Durch die liebliche Lagunenlandschaft der Nieder-Casamanche erreichen wir den Atlantik und die

„Bar de la Mer“. Das kleine Hotel am kilometerlangen palmengesäumten Sandstrand liegt nicht weit von der Grenze nach Guinea Bissau. Das karibische Ambiente und die entspannte Atmosphäre können wir genießen, ebenso das warme Meer, den sauberen Strand, das leckere Essen und Trinken. Wir segeln auf drei Rädern am Sandstrand, folgen ihm mit den Enduros über die „grüne Grenze“ nach Guinea Bissau hinein bis ein Wachturm zur Umkehr mahnt.

Die letzten Reisetage können das bisher Erlebte nicht toppen, halten aber das Level. Dafür sorgen die Durchquerung Gambias – englischsprachig und in seiner Entwicklung weit hinter dem Senegal – und die Strand-Fahrt vom einstigen Dakar-Rallye-Ziel „Lac Rose“ zur „Zebra-Bar“. Am ersten Reisetag waren wir die 120 Kilometer gezeitenbedingt und wegen einer kleinen Panne nur zum Teil gefahren.

In Saint Louis, der von morbidem Charme geprägten Ex-Kolonial-Hauptstadt des Senegal, geht unsere Reise mit einer Pferdekutschenrundfahrt zu Ende. Für meine Mitreisenden heißt es tags darauf, zurück zu fliegen. Für mich beginnt die 4000 Kilometer lange Overland-Heimreise. Amar begleitet



Vor dem Baden in den so einladenden Flüssen West-Malis sollte man Ausschau nach „Hippos“ halten, am besten Einheimische fragen

mich bis an die Grenze zu Marokko, genau gesagt zur von Marokko annektierten Provinz Westsahara. In der 350 Kilometer nördlich gelegenen Stadt Dakhla ist für mich gefühlt Europa erreicht – zumindest im Vergleich zu dem Afrika der letzten dreieinhalb Wochen. Bis nächstes Jahr, Mali und Senegal!

Thomas Troßmann



Der Mali-Sadiou-Platz, „Platz des Flusspferds Sadiou“, in Bafoulabe ist der Freundschaft eines Mädchens mit dem Flusspferd Sadiou gewidmet



Unser Schweizer Polizist Philipp verteilt auch im malischen Busch Sinnvolles: Reflektor-Bänder fürs Rad und Schreibzeug für die Schule, ...

... dafür wird sein Rahmenriss (fast) fachmännisch geschweißt



Man trägt bunt in den Dörfern Malis wie Senegals, unsere teils knalligen Enduro-Klamotten fallen nicht weiter auf

Fotos: Troßmann