Expeditions-Reiseziel Mali

vom 15. Oktober 2008 bis 5. November 2008

Ein spannender Reisebericht

© RijosReisen GbR, Rita und Jörgen Hohenstein

Weitere Reiseberichte gibt es unter www.rijosreisen.de

Wir stehen an einem versandeten Flusslauf. Für unseren, zum Reise-/Expeditionsfahrzeug umgebauten Allrad-MAN geht es nicht weiter. Die Bäume stehen zu dicht beieinander. Nach ca. 4800 Kilometern durch Europa, Marokko und Westsahara sind wir hier in Südmauretanien mal wieder auf der Suche nach Sahara-Krokodilen. Morgens um 7:30 Uhr starten wir zu Fuß, immer am Flussbett entlang. Es wird immer heißer und von Krokodilen keine Spur. Wir beschließen, nur noch bis zu der Felsenenge zu gehen und dann umzudrehen. Plötzlich stehen wir vor einer wunderschönen Guelta mit reichlich Wasser. Hier könnten Krokodile leben, also müssen wir ganz leise sein, sonst verstecken sie sich. Die Sahara-Krokodile wurden erst in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts entdeckt und galten eigentlich seit 1930 als ausgestorben. Es war eine kleine Sensation, als Zoologen 1999 in einem Wasserbecken in Mauretanien Krokodile entdeckten. Die Sahara war nicht immer eine Wüste und den Überlebenskünstlern gelang es innerhalb von 10 000 Jahren, sich den veränderten Lebensumständen anzupassen. Während der Trockenzeit graben sich die Reptilien in bis 20 Meter tiefen, feuchten Erdlöchern ein. Wir machen 8 große Krokodile aus. Diese hier müssen sich ums Überleben wohl keine Sorgen machen, denn es gibt hier eine Quelle und viel Grün. Die Sonne brennt unbarmherzig auf uns herab und so entschließen wir uns bereits um 10:00 Uhr wieder zur Rückkehr. Unser eigentliches Ziel auf dieser Expedition ist Mali und natürlich das sagenumwobene Timbuktu. Jeder Sahara-Reisende sollte einmal dort gewesen sein – das haben wir auf unseren vielen Fahrten immer wieder gehört. In diesem Jahr soll es also soweit sein. Bereits südlich von Nema wandelt sich die Landschaft. Sie wird steppenartiger und die Nomadenzelte weichen festen Gebäuden. Aber die Piste, der wir folgen, ähnelt immer mehr einem Feldweg, als einem Fahrweg. Wir besitzen kaum GPS-Koordinaten aus dieser Region und so haben wir einige „Verfahrer“ bevor wir Fassala, den südöstlichsten Ort in Mauretanien erreichen. Die Ausreiseformalitäten sind rasch erledigt und da der Zollbeamte nicht im Ort ist, werden wir ohne Zollstempel nach Mali geschickt. Der Polizeichef persönlich lotst uns auf die richtige Piste. Laut Karte beginnt Mali kurz nach Fassala. Aber Einreiseformalitäten können wir erst in Léré erledigen, das wir nach 70 Kilometern und von vielen hohen Termitenhügeln begleitet erreichen. Auch hier geht alles sehr gemütlich ohne Hektik zu. Lt. einem Fernsehbericht über Mali soll die Strecke nach Timbuktu nur in der Trockenzeit (Oktober bis Mai) befahrbar sein. Vielleicht hat es auch damit zu tun, dass die 300 Kilometer lange Piste nicht direkt nach Nord-Ost, sondern in alle Himmelsrichtungen wechselnd über Dämme, tote Palmenhaine und sandige Abschnitte führt. Und dass die ausgefahrenen Spuren fast immer nur in Orte führen, macht die Orientierung nicht einfacher. Ab Niafounke befinden wir uns jedoch auf einer großen roten Wellblech-Piste und fahren direkt nach Timbuktu. Kaum eine andere afrikanische Stadt gab den Europäern seit dem ausgehenden Mittelalter Anlass zu so vielen phantastischen Spekulationen wie Timbuktu am Südrand der Sahara. Ursprünglich war der Ort ein Stützpunkt der Kamelkarawanen der Tuareg. Händler tauschten hier Gold, Elfenbein und Sklaven

gegen Salz aus der Sahara. Ein Höhepunkt des gesellschaftlichen Lebens in Timbuktu ist auch heute noch die Ankunft einer Salzkarawane. Mit dem Fahrzeug sind der Ort und die Sehenswürdigkeiten schnell erkundet, zumal man in Mali als „Andersgläubiger“ keine Moscheen mehr besichtigen darf. Wir verlassen den Ort aber nicht ohne Sand aus Timbuktus Dünen mitzunehmen. Im Hafen Korioumé handelt Jörgen mit dem Kapitän der Autofähre den Preis aus und schon befinden wir uns mitten auf dem Niger. Es ist Mittag und sehr schwülheiß. Das Wasser reizt zum Baden. Aber der Niger ist ebenso wie der Senegal bilharzioseverseucht. Ein Bad kann daher schlimme Folgen haben. Auf der anderen Seite des Nigers angekommen ziert von nun an ein großer AMR-Outdoorwelt-Aufkleber die Fähre. Hier begegnen wir auch wieder Touristen; die letzten hatten wir in Tan-Tan, in Marokko gesehen. Am Ende des Fähranlegers erweckt ein großes Schild unsere Aufmerksamkeit. „Route de l’Espoir Douenzta“ steht dort in großen Lettern geschrieben. Diese „Straße der Hoffnung“ erweist sich jedoch auf den nächsten rund 200 Kilometern als „Piste des Leidens“. Brutales Wellblech und große, tiefe Löcher zwingen uns zu einer ausgesprochen langsamen Fahrt. Erst am frühen Nachmittag des nächsten Tages erreichen wir Douentza und damit auch seit Nema mal wieder eine Asphaltstraße. Unser nächstes Ziel sind die Hombori Berge. Dort befindet sich die „Hand der Fatima“, ein Felsmassiv an der Straße nach Gao Bizarr ragt diese Felsformation wie eine ausgestreckte Hand mehrere hundert Meter steil in den Himmel. Die Felsnadeln aus Sandstein heißen entsprechend dem Symbol der Hand der Fatima, das im islamischen Volksglauben als Abwehrzauber dient. Wir genießen den Sonnenuntergang an diesem Felsmassiv. Nun wartet das Dogonland auf uns. Dazu benutzen wir von Douentza aus wieder eine Piste, die uns zur Falaise de Bandiagara (Klippe von Bandiagara) und damit ins Dogonland führen soll. Die Koordinaten der Route entnehmen wir einer Karte. Zunächst ist auch alles gut erkennbar. Die Strecke führt am Elefantengebiet vorbei. Da die Elefanten jedoch zyklisch wandern, müssten sie sich jetzt in der Nähe der Grenze nach Burkina Faso

aufhalten. Wir sehen jedenfalls keinen Elefanten. Irgendwann, ich weiß wirklich nicht mehr wo, folgen wir einer falschen Piste und fahren in großem Abstand parallel zur Falaise. Es gibt keine Querpiste. Wir entnehmen der Karte weitere Koordinaten, die uns auf einigen Umwegen querfeldein in die Nähe eines Ortes an der Falaise bringt. Wir stehen auf einem Hügel und schauen auf ein Dorf hinunter. Wie kommen wir dahin? Aber in Mali ist man fast nie alleine. So sind auch bald Leute da, die wir fragen können. Auf dem Weg hinunter muss Jörgen mit dem MAN einem Baum ausweichen und fährt mit dem linken Vorderreifen über einen Baumstumpf, der im hohen Gras versteckt ist. Das Lenkrad wird ihm aus der Hand gerissen, er verletzt sich die linke Hand und staucht sich den rechten Arm. Zum Glück ist nichts gebrochen. Tja, hier fahren normalerweise nur Eselskarren, vielleicht ab und zu mal ein kleines Geländefahrzeug. Der MAN ist für diese Pisten eigentlich zu hoch und zu breit. Wir landen auf einer sehr schmalen Piste am Fuße der Klippe. Über kleine Dörfer rumpeln wir weiter an der Falaise entlang und wissen eigentlich nie, ob wir weiter durchkommen, denn die Bäume sind sehr niedrig. Die Klippe von Bandiagara erstreckt sich über 140 km. Das Massiv aus rotem, eisenhaltigem Sandstein erhebt sich bis zu 300 m über die vorgelagerten Sandebenen und –dünen. In den zahlreichen durch Erosion entstandenen Höhlen und Grotten fanden zuerst die Tellem (pygmäenähnliche Menschen) und später die Dogon Zuflucht. Die Dogon benutzen die Felswohnungen der Tellem als Grabstätten sowie als Aufbewahrungsort für ihre Kultgegenstände. Das traditionelle Leben der Dogon (zurzeit ca. 300.000) steht in engem Zusammenhang mit ihren Mythen und der Natur. Es lohnt sich, eins der vielen Dogondörfer zu Fuß zu erkunden. An einem schattigen Platz begegnen wir kurz vor Verlassen der Klippe einem französischen Paar mit einem Unimog und unterhalten uns ein wenig, vor allem über Mali. Ein paar Kilometer weiter fahren wir uns im Sand fest. Aber das ist für Saharafahrer etwas völlig normales. Luft aus den Reifen ablassen und mit den breiten Latschen die weichsandige Auffahrt auf einen Hügel schaffen. Der einzige Unterschied zur Sahara, in der man auch in solchen Situationen völlig allein ist, sind die vielen Zuschauer. Wie gesagt, man ist eigentlich

selten allein in Mali. Bandiagara erreichen wir über eine Straße, die die Klippe hinaufführt. Für Fußgänger (das sind in Mali sehr viele) gibt es eine Passerelle, einen mit Stufen versehenen Baumstamm, über den man die Klippen hoch- und runtersteigen kann. Weiter geht es nach Mopti, dem „Venedig von Mali“. Der Ort liegt am Zusammenfluss von Niger und Bani. Mopti ist ein großer, bunter Marktplatz, vor allem am Hafen. In einem Abschnitt des Fischmarktes (dort wo der Frischfisch angeliefert wird), machen Frauen diesen haltbar, damit er z.B. nach Burkina Faso transportiert werden kann. Ein wichtiges Handelsprodukt neben Fisch und vielen anderen Sachen ist das Sahara-Salz. Von Timbuktu wird es mit Pinassen nach Mopti transportiert. Hier hängt sich auch gleich ein „Führer“ an uns ran, aber sehr dezent und höflich, so dass wir ihn gerne als Guide annehmen. Er zeigt uns auch verschiedene Plätze, die wir alleine sicherlich nicht besucht hätten. Am Ende bekommt er 1000 CFA (ca. 1,50 Euro) für die Führung. Djenné, den Ort mit der berühmten großen Lehmmoschee erreichen wir nur über eine Fähre. Es ist eine ziemlich kleine, nicht unbedingt vertrauenserweckende Fähre, die uns mit dem MAN über den Bani bringt. Aber wir kommen heil am anderen Ufer an. Djenné ist nicht weit entfernt. Die große, im sudanesischen Stil erbaute Lehmmoschee befindet sich direkt am Marktplatz. Auch hier drängen sich die selbsternannten Führer auf. Wir parken unseren MAN im Schatten eines Hauses. Es ist fast Mittag und sehr heiß – vielleicht ist das der Grund, weshalb die „Anmache“ nach einiger Zeit aufhört. Jedes Jahr wird die Moschee von 2 konkurrierenden Gruppen junger Männer neu verputzt. Es ist der Höhepunkt des Jahres und ein Heiden-Spektakel in Djenné. Zahlreiche alte Bürgerhäuser sind ebenfalls ein Meisterwerk sudanischer Lehmarchitektur. Ein Spaziergang durch die älteste Handwerksmetropole Westafrikas lohnt sich auf jeden Fall. Von Djenné aus fahren wir über Bamako nach Kita, wo unser großes Mali-Abenteuer erst richtig beginnt.

Ursprünglich wollten wir von Segou aus zurück nach Mauretanien fahren, zumal die Druckluft vom MAN nicht in Ordnung ist und deshalb die Untersetzung nur eingeschränkt nutzbar ist. Aber die Wasserfälle bei

Kayes sollen wunderschön sein. So zumindest ist es uns von 2 Seiten aus zugetragen worden. Besonders die Wasserfälle von Gouina sollen fantastisch sein. Natürlich wollen wir die auch sehen, wenn wir schon mal hier sind. Wir entscheiden uns daher für die Strecke Bamako – Kita – Kayes. Von Segou bis Bamako herrscht sehr viel Verkehr auf der Straße. Die Busfahrer fahren mit einem irren Tempo. Die Geschwindigkeitsreduzierschwellen fangen an zu nerven, sind aber offenbar notwendig. Kurz vor San stehen wir vor einer Straßensperre.

Sie entpuppt sich als Mautstelle und wir müssen 500 CFA für die Instandhaltung der Straße berappen. In der Nähe von Bamako übernachten wir nicht weit von der Straße versteckt unter einem Baum. Abends sieht Jörgen mehrere Ohrenkneifer im Lichtschein des Radios. Die Invasion dieser Krabbeltiere beginnt. Hunderte dieser Käfer sitzen an der Seitenscheibe des Fahrerhauses und befinden sich in unserem Wohnaufbau. Es bleibt nichts weiter übrig, als ein Stück vom Baum wegzufahren. Obwohl es sehr schwül ist, beginnt Jörgen mit der Jagd. Selbst im Staubbehälter des Zyklonfilters bewegen sich eine Menge Tiere. Sind wohl beim Umsetzen mit angesaugt worden.

Nach unserer Erfahrung mit der Bank in Timbuktu suche ich diesmal in Bamako die Ecobank auf. Auch dort muss ich mich wieder anstellen und wieder sind Sitzbänke für die Wartenden aufgebaut. Hinter den Schaltern sitzen jeweils ein Mann und eine Frau. Aber nur an einem Schalter wird „gearbeitet“. Mit einer erstaunlichen Langsamkeit werden vor mir 8 Personen abgefertigt. Nach ca. einer Stunde bin ich dran. 50–Euro- und 20–Euro-Scheine müssen getrennt gewechselt werden. Natürlich werden auch jeweils die entsprechenden Gebühren genommen, so dass ich im Endeffekt auf einen Kurs von ca. 627 CFA pro Euro komme. Irgendwie fühle ich mich betrogen. Auf dem Schwarzmarkt hätten wir ca. 640 CFA bekommen. Fazit: Auf jeden Fall sollte man versuchen, in Mali nur einmal Geld zu tauschen. Die Wartezeiten in den Banken sind einfach zu lang.

Bamako, die Stadt der Mopedfahrer. Sobald es an einer Ampel grün wird, setzt ein Massenstart ein. In dem entstehenden Chaos wurschteln sich die Mopeds zwischen den

Autos durch. Auch die Straßenführung ist irgendwie irritierend. Am Ortsausgang von Bamako steckt Jörgen an einer Tankstelle noch einen Beutel Müll in einen Behälter. Ein paar Minuten später holt ein Mann den Sack wieder heraus und zieht freudestrahlend und winkend damit ab. Hinter Kati werden wir wieder an einer modernen Mautstation abkassiert und dürfen erst dann auf der neuen, sehr guten, von der EU finanzierten Asphaltstraße bis Kita fahren. Am Ortseingang von Kita müssen wir schon wieder eine Straßennutzungsgebühr berappen. Ob das so richtig ist? Wir wissen es nicht. Anschließend diskutieren wir noch kurz, ob wir von Kita aus nicht über Manantali fahren sollten, dort kann man Affenhorden bestaunen. Aber wir entscheiden uns für die direkte Strecke nach Kayes, die in der Michelin-Karte auch als besonders sehenswert eingezeichnet ist. Wir haben zwar keinerlei GPS-Koordinaten, verfahren sollten wir uns eigentlich kaum, da die Piste immer mehr oder weniger an der Bahnstrecke entlang führen soll. Am Ortsende will man uns schon wieder abzocken, aber nach Toukoto kommt man nur über eine Piste. Wir bezahlen nicht und der Abzocker gibt sich mit einem Kugelschreiber zufrieden. Wir fahren eine sehr staubige, aber gute Piste entlang. Das Gras ist teilweise 2 Meter hoch. Zusammen mit den hohen Palmen und den anderen Bäumen und Büschen wirkt die Landschaft schon ein wenig wie Urwald.

In Toukoto wissen wir eigentlich nicht so recht wohin und fragen einen jungen Mann wie wir zum nächsten Ort, nach Fangala kommen. Er läuft vor uns her und wir folgen ihm auf einem sehr schmalen „Fahr“weg, der mir den Angstschweiß in mein Trägershirt treibt, bis zur Eisenbahnbrücke. Wir rumpeln über die Brücke und auf der anderen Seite den Damm wieder herunter. Dann stehen wir vor einer „Mopedpiste“. Wir schauen uns ungläubig an, aber der junge Mann zeigt uns noch den Abzweig, dann geht es los. Die Piste kann man nicht beschreiben, Sie ist schwierig, nicht zuletzt durch engstehende Akazienbüsche, 2 Meter hohes Gras, Auswaschungen durch Wasser und Überquerungen von Bächen. Eins ist jedenfalls sicher - hier ist jedenfalls schon lange kein Auto mehr gefahren. Irgendwann erreichen wir Fangala. Hier gibt es kein Auto. Alles wird mit der Eisenbahn erledigt. Aber die Strecke muss doch mal besser werden. Der Orts-Vorsteher selbst zeigt uns den „richtigen“ Weg weiter nach Badoumbe. Dazu müssen wir den breiten Fluss Bakoye durchqueren. Der „Bürgermeister“ fährt mit und weist uns die Furt. Trotzdem ist mir ganz unwohl, als der MAN ins Wasser taucht. Mit viel Schwung nimmt Jörgen die gegenüberliegende steile Uferböschung. Wir bedanken uns beim Orts-Vorsteher mit Schulheften und Kugelschreibern. Über einige Klippen im Wasser geht er in seinen Ort zurück. Für uns geht es weiter durch hohes Gras. Die Gesamtpiste verlangt von Jörgen viel fahrerisches Können und ständige Konzentration, damit wir in dem hohen Gras nicht auf kleine

Termitenhügel auffahren, die es hier zur Genüge gibt. In einem kleinen Tümpel sichten wir ein größeres Tier. Jörgen meint, ein kleines Krokodil oder Waran erkannt zu haben. Eine Gazelle springt vor uns über die „Piste“. Die Einwohner von Badoumbe müssen uns erst mal wieder den richtigen Weg weisen. An einer Pistengabelung (wohlgemerkt, es ist immer noch eine Mopedpiste) fahren wir geradeaus und stehen vor einem Fluss. Die Durchfahrt sieht nicht Vertrauen erweckend aus und so wollen wir eine andere Strecke wählen. Im hohen Gras sehe ich einige Köpfe und auch wegweisende Gesten. Wir sollen an der Gabelung die andere Piste nehmen. Durch den Fluss müssen wir aber trotzdem. Auf der anderen Uferseite des Flusses passiert es dann – der Wagen rutscht weg und steht gefährlich schief. Ein Einheimischer kommt mit seiner Hacke und hackt die steileren Abschnitte der Auswaschungen weg. Jörgen fährt etwas rückwärts und dann aus der Flussauffahrt hinaus. Ist noch mal gut gegangen. Wir fahren noch ein Stück auf dieser merkwürdigen Piste und stehen dann wieder vor einem Tümpel. Die Einheimischen fahren normalerweise mit Mopeds, Fahrrädern und Eselskarren rechts unter einem Baum durch. Das können wir nicht, der Baum ist viel zu niedrig. Also mitten durch. Plötzlich rutscht der MAN weg und das rechte Hinterrad steckt in der Böschung fest. Da bekommen wir auch schon Besuch. Die Männer schauen sich das an und beginnen, die Böschung mit dem hohen Gras mit Spitzhacken zu bearbeiten. Das bringt bloß nichts, das Rad dreht immer durch. Sie wollen, dass Jörgen ein Stück rückwärts fährt und dann mit Schwung die Böschung hoch. Fatalerweise versucht er es schließlich und das Unglück nimmt seinen Lauf. Der rechte Hinterreifen sinkt in dem Modder des Tümpels ein.

Beim letzten Befreiungsversuch noch tiefer. Jetzt sitzen wir richtig drin. Mit 17° Schräglage. Es wird dunkel. Jörgen handelt noch einen Preis für die morgige Hilfe aus und die Männer verschwinden – bis morgen. Einen haben wir so verstanden, dass er einen LKW oder einen Traktor besorgt, der morgens um 6 Uhr losfährt und so ca. gegen 10 Uhr da ist. Mal sehen. Es ist schwierig, in der Schräglage zu schlafen, aber es geht irgendwie. Ob wir hier wieder rauskommen? Ein Zurück gibt es jedenfalls nicht mehr.

Bereits um 6.30 Uhr stehen die Leute vor unserem MAN. Die Gesten sind eindeutig – ein LKW wird nicht kommen. Im Umkreis von 120 Kilometern gibt es keinen LKW oder Traktor. Jörgen schaut sich das Malheur an. Gestern hat er es noch gar nicht richtig gesehen. Der rechte Hinterreifen des MAN ist in dem Morast nicht mehr zu sehen. Das kann ja heiter werden. Die Männer schuften wie verrückt. Sie hacken einen halben Baum ab um den Wagen zu stützen. Ab und zu wirken sie etwas ratlos und fragen, ob wir denn keinen Handseilzug haben. Haben wir nicht, da wir in diese Gegend ja ursprünglich auch nicht fahren wollten. Mit Hilfe einer Stockwinde heben sie das Fahrzeug am Aufbau an. Der Hydraulik-Wagenheber wird in die Felge gesetzt und der Reifen Stück für Stück angehoben. Schließlich ist er frei und kann unterfüttert werden. Unvermittelt bricht ein Holz – die ganze Konstruktion bricht zusammen. Also auf ein Neues. Ich bin ziemlich frustriert. Die Kinder um mich herum wollen mich mit frischen Erdnüssen aufheitern. Klappt aber nicht, ich habe einfach keinen Hunger. Die Männer schaffen es, das Rad erneut freizulegen. Mit Ästen, Baumstämmen, Steinen und den Sandblechen versuchen sie, den Reifen im Wasser zu unterfüttern bis der Auffahrwinkel nicht mehr so steil ist. Ich bin immer noch pessimistisch. Es wird immer heißer und schwüler. Nach etlichen Stunden harter Arbeit soll Jörgen fahren. Es klappt! Der MAN ist wieder frei. Ein Jubel bricht los. Unsere Zigaretten, die wir als Belohnung mitgenommen hatten, sind wir los. Und auch viele Cadeaus (Geschenke). Sehr erleichtert fahren wir weiter. Es muss doch mal besser werden, aber die Piste bleibt so schmal wie bisher. Es geht durch Auswaschungen hinab und wieder hinauf. Jeder Kilometer bringt mich ins Schwitzen. In einem Dorf wissen wir wieder mal nicht weiter und werden durch freundliche Einheimische zur richtigen Piste geleitet. Bei den schmalen Pfaden durch die Häuser hindurch „ditschen“ wir ab und zu mal ein Runddach an. Aber das ist den Leuten ziemlich egal. Es soll durch ein trockenes Flussbett gehen. Die Auffahrt auf der anderen Seite ist jedoch ausgesprochen steil. Ich suche einen anderen Weg und meine, diesen auch gefunden zu

haben. Ein Stück durchs Flussbett und dann eine sandige Auffahrt hinauf und durch Gebüsch auf die Piste. Jörgen fährt vorsichtig in das steinige Flussbett. Beim Versuch, die sandige Auffahrt zu erreichen, sackt der rechte Hinterreifen wieder in versteckten, feuchten Untergrund. Jörgen lässt Luft aus den Reifen ab, aber selbst das hilft nicht. Die herumstehenden Männer wollen helfen – aber nur gegen Geld. Jörgen handelt einen angemessenen Preis aus. Sie schaufeln die Räder frei und unterfüttern sie mit Steinen. Der voraussichtliche Fahrweg wird mit den Sandblechen und Sandboards verlängert. Nach einem vergeblichen Versuch und nochmaligem Graben klappt es. Der MAN steht wieder auf steinigem Flussgrund. Mit Hilfe der Sandbleche und –boards wird eine Rampe gelegt und Jörgen fährt mit Schwung in den Sand und über die Büsche auf die Piste. Natürlich werden wir wieder Parfüm und Shampoo los, bevor es weiter geht.

Ein großer Baum steht uns im Weg, aber ein Ast ist so hoch, dass der MAN eigentlich drunter passen sollte. Geht auch, aber knapp. In einer kleinen Lichtung will Jörgen den Reifendruck wieder erhöhen. Da entdecke ich das Malheur. Die ganze hintere Reling an der Kabine ist weggebrochen und hängt zum Teil in der Luft. Die Solarpanelen laden nicht mehr – zumindest zeigt die Anzeige nichts mehr an. Es sind noch ca. 40 Kilometer bis Bafoulabé. Von dort aus ist eine richtig große Straße in der Michelin-Karte eingezeichnet. Wir freuen uns, dass wir wieder vernünftig schlafen können.

Am nächsten Morgen macht Jörgen sich daran, die Dachreling provisorisch zu reparieren und die Rückfahrkamera wieder anzubringen. Die defekte Solaranlage will aber so gar keine Funktionszeichen von sich geben. Nach wenigen Kilometern führt die schmale Spur in einen dichten Wald. Direkt rechts daneben verläuft die Bahn. Die Bäume stehen sehr eng beieinander und wir müssen immer wieder Hindernissen ausweichen. Plötzlich gibt es einen fürchterlichen Knall. Wir sind über ein im Gras verstecktes Metallteil der Bahn gefahren, das beim Bau zurückgeblieben ist. Unser rechter

Vorderreifen ist platt und der Hinterreifen ist Gott sei Dank nur etwas in Mitleidenschaft gezogen worden. Jörgen beginnt mit dem Reifenwechsel und bekommt auch gleich Hilfe von einem jungen Mann, der zu Fuß den Weg entlang kommt. Zusammen wechseln sie den Reifen. Den großen kaputten LKW-Reifen hinten auf den Gepäckträger zu bekommen, ist gar nicht einfach. Zumal es auch schon wieder sehr heiß und ausgesprochen schwül ist. Da taucht ein Rinderhirte auf und hilft den Reifen hoch zu wuchten. Der junge Mann bestätigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind, warnt uns aber vor Wasser, das in ca. 10 Kilometern auftreten soll. Da sollten wir besser Einheimische fragen, die sich dort auskennen. Wir fahren sehr vorsichtig weiter durch den Wald. Immer wieder begegnen uns die Metallteile der Bahn. In einem Dorf werden wir gebeten, einen Einheimischen mitzunehmen. Das machen wir gerne, zumal wir bald mit dem Wasser rechnen müssen. Auf einem schmalen Weg mit dichten Bäumen kracht es mächtig. Wir haben unseren Unterfahrschutz und damit auch die Einstiegsleiter verloren. Von den Sachen findet Jörgen nur Einzelteile. Auch die Dachreling hat sich wieder gelöst und die Rückfahrkamera hängt nur noch an den Kabeln. Es bleibt uns nichts weiter übrig, als die Kamera und die Reling abzubauen. Wir fahren noch ein Stück weiter. Da hinten, was ist das? „Wasser“, rufe ich und Jörgen hält sofort an. Zu spät. Beide rechte Reifen sacken in dem Schwemmsand ein. Die Strecke hat bis dahin ganz trocken ausgesehen. Unser Mitfahrer sieht genauso erschrocken aus wie wir. Wir schicken ihn ins nächste Dorf um Hilfe zu holen und fangen schon mal an zu graben. Aber bei 40° C und einer enorm hohen Luftfeuchtigkeit schaffen wir recht wenig.

Nach einiger Zeit kommen 5 junge Männer um uns zu helfen. Wieder wird ein Preis ausgehandelt. Nun kennen wir das ja schon. Wieder schlagen sie Bäume um die Reifen in dem Morast zu unterfüttern. Ein erster und ein zweiter Befreiungsversuch scheitern kläglich. Die Reifen sacken nur noch mehr ein. Peu à peu müssen die Reifen mit dem Wagenheber und der Stockwinde hochgestemmt werden, um ganze Baumstämme darunter legen zu können. Das dauert sehr lange und es wird auch schon dunkel.

Nach zwei Versuchen, es vorwärts raus zu schaffen, versuchen wir es rückwärts. Die hintere Fahrspur wird mit Sandblechen und Sandboards ausgelegt um ein erneutes Einsinken zu vermeiden. Jörgen versucht es und es klappt. Alle jubeln. Einer der Männer zeigt Jörgen, wie weit er zurück fahren soll und dann drehen kann. Oh nein, beim Drehen sacken wieder beide Hinterreifen ein. Da unsere Helfer morgen keine Zeit haben, weil sie bei der Bahn arbeiten, geht es im Dunkeln wieder von vorne los. Jörgen leuchtet den Männern mit dem Arbeitsscheinwerfer. Der erste Befreiungsversuch scheitert schon wieder. Also werden die ganzen Baumstämme geholt und die Reifen werden wieder erneut unterfüttert. Nach langer Zeit kann Jörgen einen Versuch vorwärts unternehmen und es klappt. Durch den großen Wendekreis sacken wir erneut mit dem rechten Hinterreifen ein. Auch hier geht das Unterfüttern wieder los, dauert aber nur noch ca. 1,5 Stunden. Beim ersten Versuch sind wir draußen und bleiben gegen 23.30 Uhr auf sicherem Untergrund auf der Piste stehen. Satte 10 Kilometer haben wir heute geschafft. Uns wurde geraten, die 10 Kilometer zurück und über Manantali nach Bafoulabé zu fahren. Was erwartet uns noch? Wir haben wieder mal keinen Hunger.

Morgens schauen wir uns die vielen Einsack-Löcher noch mal an. Einige unserer Holz-Klötze sind auch in den Untiefen verschwunden. Zumindest finden wir sie nicht wieder. Unsere Uhr im MAN zeigt den 1.11.2008 an. Das kann nicht sein! Immer wieder rechne ich anhand des Fahrtverlaufes das Datum nach. Ich komme auf den 31.10. Auch das ist hier mitten im Nichts eine Katastrophe. Unser Zeitplan ist völlig durcheinander. Vielleicht muss ich ja von Nouakchott oder aus Marokko zurück nach Deutschland fliegen? Die Gedanken sind nahe liegend. Zwei von unseren Helfern kommen noch mal vorbei. Der Bruder des einen kann uns eine Umfahrung des Feuchtgebietes zeigen. Ich bin sehr skeptisch, möchte aber eine Rückfahrt und Mehrkilometer über Manantali auch gerne sparen. Also gehe ich mit ihm den Weg ab. Es geht querfeldein durch 2,50 m hohes Gras. Manchmal muss ich rufen, denn ich kann den jungen Mann nicht sehen. Aber es könnte gehen, wenn noch einige Äste von den Bäumen entfernt werden. Er geht mit der Machete vor und ebnet uns den Weg; wir fahren mit dem MAN langsam hinterher durch das hohe Gras. Es zischt etwas – ist evtl. ein Ventil nach dem Aufblasen der Reifen nicht richtig zu? Plötzlich stehen wir vor der anderen Piste. Die ist leider auch nicht breiter als eine Mopedspur. Und was soll ich sagen, nun ist der linke Hinterreifen auch noch platt. Ein Holzsplitter war der Verursacher. Jetzt kommt unser letztes Reserverad zum Einsatz. Das ist kein schöner Gedanke in dieser Wildnis. Der junge Mann hilft uns noch beim Reifenwechsel, dann fahren wir weiter. Schon nach 300 Metern stehen wir wieder vor Wasser. Nein, da fahren wir jetzt nicht durch. Ich frage einen Mann, der auf seinem Erdnussfeld arbeitet. Der meint, wir können das Wasser links umfahren. Aber da kommt doch noch mal unser Helfer und sagt uns, dass wir mitten durch müssen. Rechts und links des Weges gibt es

tiefe Wasserlöcher. Unsere Nerven liegen blank. Er nimmt wieder unsere Machete und hackt Äste ab, um den Tümpel abzudecken. Ich bin trotzdem skeptisch. Aber Jörgen möchte es versuchen und so fährt er tatsächlich mit etwas Speed über die Zweige und Äste ohne bedeutend einzusacken. Der junge Mann verspricht uns, dass es bis Bafoulabé kein Wasser mehr gibt. Trotzdem bitten wir ihn, mitzufahren. Er weist auf sein Fahrrad. Das nehmen wir auch mit. Auch einen Freund und dessen Rad. Es geht eben alles. Der Freund steigt schon nach 4 Kilometern wieder aus. Unser Guide liefert sein Velo ein paar Kilometer weiter ab. Ohne die Ortskenntnis unseres Guids hätten wir uns noch ein paar Mal verfahren, da es sehr viele Gabelungen gibt. Aber schließlich erreichen wir Mahina und die lange Eisenbahnbrücke, die den Fluss Bafing überspannt. Kurz vor der Brücke steigt unser Guide aus und verschwindet in einem der Häuschen. Nicht lange darauf kommt er wieder heraus und sagt uns, dass wir über die Brücke fahren können, aber langsam. Am anderen Ende angekommen, werden wir schrecklich beschimpft. Angeblich dürfen nur Fahrzeuge bis zu einer Tonne darüber fahren. Der Chef des Bahnhofes wird geholt und Jörgen fährt mit ihm auf dem Motorrad über die Brücke zurück nach Mahina. Im dortigen Gendarmerie-Büro wird über den Vorfall diskutiert und entschieden, dass ja kein Schild die Begrenzung anzeigt. Aber abschließend soll im Gendarmerie-Büro von Bafoulabé darüber entschieden werden. Also müssen wir mit dem Chef zu dem 5 Kilometer entfernten Büro fahren. Er fährt mit dem Motorrad voraus. Wir parken unter einem Baum. Jörgen muss seine Papiere abgeben und mit dem Chef auf dessen Motorrad noch mal zur Brücke um evtl. Schäden anzusehen. Schäden an der Brücke sind nicht zu erkennen. Nach der Besichtigung geht die Verhandlung in dem Gebäude weiter. Alle sitzen auf einer Bank. Rechts der Chef des Bahnhofes, links daneben Jörgen, dann der Junge, der in Mahina aufpassen sollte, aber nicht da war und unser Guide. Unser Guide sollte festgenommen werden, weil er uns über die Brücke geschickt hat. Letztlich hat aber der Junge, der das „Warnschild“ oder „Plakat“ ist wie sie es nennen, die Schuld bekommen, weil er nicht da gewesen ist. Trotzdem müssen wir für das viele Hin- und Hergefahre 10.000 CFA für angebliches Spritgeld abdrücken. Dennoch verlassen wir die Gendarmerie in Freundschaft. Unseren Guide bringen wir noch zurück zum Bahnhof, damit er mit dem nächsten Zug zurückfahren kann. Wir stehen wieder vor einer winzigen Piste. Das kann doch nicht sein? Doch Einheimische bestätigen uns, dass das die Piste nach Kayes ist. Am nächsten Morgen entdeckt Jörgen, dass eines unserer neuen Solarpanels völlig zersplittert ist. Das kann eigentlich nur beim Parken an der Gendarmerie passiert sein. Der Piste wird nicht breiter und auch nur von Mopeds und Eselskarren befahren. Wir sind enttäuscht und fragen häufiger mal nach, ob wir noch richtig sind. Wieder stehen wir vor einer Weggabelung. Kein Mensch ist da, den wir fragen können. Zunächst entscheiden wir uns für die linke Piste und stehen bald vor einer steilen, steinigen Abfahrt. Wir drehen und nehmen die rechte Piste. Sie führt sehr schmal an einem Berg entlang;

rechts unter uns fährt die Eisenbahn. Und wie es dann kommen muss, mündet die kleine Piste wieder mal in eine Eisenbahnbrükke um einen Fluss zu überqueren. Anschließend stehen wir vor einem kleinen Bahnhof. „Wir wollen nach Kayes.“ Alle schauen ziemlich ratlos drein. Aber einige Jugendliche zeigen uns einen Weg durch die engstehenden Häuser und hohen Holzzäune entlang zu der richtigen Piste. Diese führt eine felsige Steigung hinauf, mit der der MAN einige Schwierigkeiten hat. Es stinkt nach Gummi. Laut den Jugendlichen soll die Strecke nach Kayes nicht einfach sein. Na danke, wo wir doch so unter Zeitdruck stehen. Ein junger Mann bietet sich an, mitzufahren. Es geht weitere Auswaschungen hinunter, kurze gute Pistenteile wechseln mit extrem schlechten Strecken. Tiefhängende Äste, die nicht umfahren werden können, hackt der junge Mann für uns ab. Auch die Sucharbeit nach einer befahrbaren Umgehung schwieriger Pistenteile übernimmt er. Ohne ihn wären wir sogar an den Wasserfällen von Gouina, die am Fluss Senegal liegen, vorbeigefahren, obwohl die ja unser eigentliches Ziel waren. Sie sind wirklich außerordentlich beeindruckend und es ist in ihrer Nähe so wunderbar kühl. Aber wir haben leider überhaupt keine Zeit und so müssen wir nach kurzer Zeit weiter. Beim Wasserfall waren kleinere Touristen-Geländefahrzeuge und so haben wir gedacht, wir haben es geschafft. Pustekuchen, die weitere Strecke ist für unser hohes und breites Fahrzeug immer noch problematisch. An einer Auswaschung der Piste rutscht das rechte Hinterrad ab und der Aufbau hängt wieder mal ganz schief. Jetzt heißt es Steine schleppen und einen Fahrweg bauen. Weiter geht es eine sehr steile Abfahrt hinunter, über ein Felsplateau im Fluss und auf der anderen Seite im Zickzack-Kurs zwischen tief hängenden Ästen hindurch. Die Ausweichmanöver sind wegen der hohen Steine und kleinen Termitenhügel, die im Gras versteckt sind, nicht unproblematisch. Aber irgendwann gegen Abend erreichen wir den Ort Diamou. Hier steigt unser Helfer aus um mit dem Zug wieder zurückzufahren. Natürlich nicht, ohne neben dem vereinbarten Preis weitere Cadeaus zu verlangen. Die folgende Piste soll gut und schnell zu befahren sein. Wir sind erleichtert und können sogar mal wieder was

Richtiges essen.

Diese „bon Route“ ist vielleicht für malische Verhältnisse eine gute Strecke, aber durch die Schäden kommen wir auch nur recht langsam weiter. Hinter einem Ort kommt plötzlich ein Unimog auf uns zu. Es sind die Franzosen, die wir schon im Dogonland getroffen hatten. Sie hatten sich mit dem Unimog auch schon einmal so tief eingegraben, so dass der Mann einen ganzen Tag gebraucht hat, um ihn wieder frei zu bekommen. Als er nun hört, dass die Strecke zu den Wasserfällen für größere und breitere Fahrzeuge sehr problematisch ist, dreht er gleich wieder um. Am kleinen Wasserfall von Felou, an dem man uns fürs Fotografieren der Gegend Geld abluchsen will, machen wir zusammen eine kleine Pause. Von hier an ist die Piste bis Kayes dann wirklich kein Problem mehr. Die Asphaltstraße hat uns bald wieder. Wir fressen von dort an Kilometer. Erwähnenswert ist vielleicht noch die Tatsache, dass wir keine Probleme bei der Einreise nach Mauretanien haben, obwohl wir bei der Ausreise in Fassala keinen Zollstempel bekommen haben. Das wurde bei der jetzigen Einreise einfach nachgeholt. Tja, und dann hat uns doch eine Radarpistole erwischt. Angeblich sollen wir in einer Baustellenausfahrt in der Westsahara 69 km/h statt der erlaubten 60 km/h gefahren sein. So waren wir für nichts und wieder nichts 40 Euro los. Während einer Mittagspause entdeckt Jörgen einen metallischen Gegenstand im rechten Vorderreifen. Es entpuppt sich als langer Nagel, der sich schon tief eingearbeitet hatte, aber Gott sei Dank noch nicht durch ist. Diese Tatsache nehmen wir zum Anlass, doch noch den einen Reifen reparieren zu lassen. Dann fangen noch andere Probleme mit dem MAN an. Zum Beispiel lösen sich die Bremsen morgens nur sehr schwer. Jörgen fährt im ersten Gang, bis sie frei sind. Das haben wir nun jeden Morgen vor uns. In Tanger treffen wir wieder auf die jugendlichen Auto-Surfer, die sich unter die größeren LKWs hängen und zum Teil auch daran heraufklettern. Wir erreichen unsere Fähre doch noch glücklicherweise pünktlich, jedoch ist unser Abenteuer Mali auch gesundheitlich nicht spurlos an uns vorbeigegangen. Zudem haben wir Teile dieser wenigen schlimmen Tage in unseren Träumen aufzuarbeiten versucht. Allerdings würden wir trotzdem immer wieder nach Mali fahren – natürlich besser ausgerüstet und vorbereitet. Trotz Stress, Pannen und Anstrengung ist Mali wegen seiner netten, freundlichen und hilfsbereiten Menschen ein immer lohnendes Ziel.