



Guinea – Mali

Ende Februar haben wir ihn nach einer Senegal-Tour in Gambia abgestellt, Anfang November übernehmen wir ihn wieder – unseren Mitsubishi L300 Td 4x4, 17 Jahre alt, 180.000 km auf dem Buckel, aber frisch gewaschen.



Diesmal wollen wir nach Guinea durch das Futa-Djalón-Gebirge und das Nigerbecken weiter nach Mali. Über Tambacounda und den senegalesischen Nationalpark Niokolo-Koba erreichen wir Kedougou.



Von dort aus führt keine Teerstraße weiter nach Süden, nach Guinea. Stattdessen holpern wir auf einer anfangs gut befahrbaren Piste auf das *Massif de Tamgué* zu.



An dessen Anstieg sind schon größere Fahrzeuge gescheitert, wie die herumliegenden Fahrzeugteile und Lkw-Achsen bezeugen. Wir staunen, wie problemlos unser Mitsubishi die Felstreppen erklimmt.



Oben angekommen überfällt uns ein blutrünstiger Tsetse-Fliegenschwarm, der mühelos mit unserer Geschwindigkeit mithält und so dafür sorgt, dass wir zur Vermeidung schmerzhafter Stiche mit geschlossenen Fenstern fahren müssen. Kein wirkliches Vergnügen bei 38 Grad im nicht vorhandenen Schatten. Da ist es schon sehr viel angenehmer in der grasgedeckten und luftigen Rundhütte des senegalesischen Grenzpolizisten.



Auch die Einreise nach Guinea, einige Kilometer weiter in Fongolembi, verläuft problemlos. Keine Spur von Zollkaution, Geheimpolizei und was sonst noch im Reiseführer steht. Wichtig ist allein die in Gambia für Guinea ausgestellte Fahrgenehmigung, die gibt es nämlich trotz anders lautender Botschaftsauskunft nicht an der Grenze! Weiter geht's nach Süden, die in der vorangegangenen Regenzeit aufgeweichte Laterit-Piste weist erhebliche Schäden und von schweren Lkws tief ausgefahrene Spurrinnen auf.



Oft bleibt uns keine andere Wahl, als den Mitsubishi auf dem Mittelgrat und einem Randstreifen durch die größten Löcher zu balancieren. Gelegenheiten für gefährliche Schräglagen bieten sich in großer Zahl.



Das Fouta-Djalon-Gebirge hat nicht nur reichen Baumbewuchs, sondern auch viele kleinere Flösschen, die alle überquert werden wollen.



Es gibt fast immer eine Brücke in mehr oder weniger gutem Zustand, nur die Auffahrtsrampe ist nicht immer vorhanden. Vor einer Brücke wissen wir endgültig nicht mehr, wie wir überkommen sollen.



Wir staunen nicht schlecht, als ein mit 16 Personen besetzter Peugeot 504 Familiare auftaucht. Die Passagiere steigen aus, bzw. klettern vom hoch beladenen Dachträger, begrüßen uns und gehen zu Fuß über die Brücke, warten geduldig auf der anderen Seite auf ihr Taxi. Der Zustand des jetzt leeren Fahrzeugs gibt uns zu denken: nur noch Lackreste auf dem hundertfach ausgebeulten Blech, keinerlei Innenverkleidung, Sitzbänke ohne Polster, nur alte Decken auf dem Drahtgestühl, keine Scheinwerfer, kein Blinker, vier profillose Reifen mit teilweise mehrfach genähter Karkasse – mit diesem Wagen würde ich gerne mal beim TÜV vorfahren! Der Fahrer findet endlich einen Wagenheber, legt Steine vor und hinter die Räder und bockt den Peugeot auf. Er nimmt die Vorderräder ab, wir trauen unseren Augen nicht, als wir die an einem Draht baumelnden Bremsbeläge entdecken. Der Fahrer setzt die Beläge wieder in die Schächte und befestigt sie mit Draht. Dann holt er eine Flasche Wasser aus dem zu überquerenden Fluß und füllt mit den Worten *Il fait un peu chaud aujourd'hui* den bereits trockengelaufenen Kühler auf. Dann wirft er ein paar herumliegende Palmwedel in die Fragmente der Auffahrtsrampe zur Brücke, startet den Wagen mit verächtlichem Blick auf uns Weicheier, schießt unter erheblichem Krachen und Ächzen des Peugeots die Rampe hinauf und überbrückt

die zur Kante fehlenden 20 cm mit reichlich Schwung. Die Passagiere beladen das Taxi wieder, während der Fahrer zurückkommt und uns anbietet, unseren Mitsubishi über die Brücke zu fahren! Wir lehnen dankend ab und legen lieber Steine. Das Taxi ist längst über alle Berge, als wir den L300 vorsichtig über die Brücke bugsieren.



Über **alle** Berge? Nach nur 3 km stehen 15 Leute auf der Piste und warten auf die Reparatur des Taxis durch den Fahrer...

Im weiteren Verlauf treffen wir auf verschiedene auf der Piste liegengeliebene Fahrzeuge. Diese werden nicht etwa abgeschleppt oder zur Seite geschoben, sie werden an Ort und Stelle zerlegt und das benötigte Ersatzteil per Busctaxi aus dem fernen Conakry besorgt. Der übrige Verkehr bahnt sich eine neue Piste durch den Busch, bis das Ersatzteil eintrifft. Damit das Pannenfahrzeug nicht etwa ausgeschlachtet wird oder die Ladung verschwindet, bleibt der Beifahrer beim Fahrzeug, tagelang mit Minimalverpflegung.

Ständig sehen wir Rauchwolken, mal fern, mal nah – und manchmal fahren wir mitten durchs Feuer! Gut, dass wir keinen Benziner haben. Die Suche nach einem Übernachtungsplatz gestaltet sich so etwas schwierig: es kommen nur Lichtungen in Frage, wo die Flammen keine Nahrung finden, oder die bereits abgebrannt sind. Wir schlafen jedenfalls nicht nur wegen der Temperaturen unruhig...



Dabei sind die Temperaturen gerade im Fouta-Djalon durchaus erträglich, weil wir uns ständig auf 1000 bis 1500 Metern Höhe bewegen. Die phantastische Bergkulisse lässt sich meist nur erahnen, entweder sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht, oder es ist so diesig, dass man den gegenüberliegenden Bergrücken nicht erkennt.



Unsere Brotvorräte schrumpfen, wir müssen nach Maliville um Geld zu tauschen. Die in Westafrika weit verbreiteten CFA-Francs nützen hier nichts, hier gilt der Guinea-Franc. In Maliville suchen wir vergeblich nach der auf Werbetafeln angepriesenen Bank – *n'existe plus!* Wir haben viele Euro und doch kein Geld, aber Hunger. Wir fragen mal bei der Polizei im Ort, und sofort werden wir von einem Polizisten zum Schwarztausch eskortiert. Der Polizist passt auf, dass wir auch einen ordentlichen Kurs bekommen. Wir tauschen nur 50 Euro, aber das Bündel Guinea-Francs passt nicht in die Hosentasche.



Frische Zwiebeln kaufen wir, Tomaten, Bananen und gekochte Eier, dazu das beste Brot von Westafrika für verblüffend wenig Geld. *Baignets* (eine Art Krapfen) für umgerechnet 2 Cent. Ebenso verblüffend finden wir, dass wir auf dem Markt gar nicht groß beachtet werden, wir können ungehindert durch das Dorf schlendern, nicht einmal die Kinder betteln – eine völlig neue Erfahrung in Schwarzafrika. Gleichfalls ungewohnt: um die Ortschaften herum und im gesamten Fouta-Djalon liegt absolut kein sichtbarer Müll! Keine Plastiktüten, keine Plastiklatschen, einfach nichts! Wir kommen allmählich ins Grübeln, wo wir unseren Müll deponieren können. Löcher graben geht nicht, unser Klappspaten kapituliert vor dem betonharten Lateritboden, bleibt nur „thermisches Recycling“.



In Labe erreichen wir die Teerstraße, nahezu erschütterungsfrei „schweben“ wir der Tankstelle entgegen, wo *Monsieur Shell* 2 Liter mehr in den Tank gefüllt haben will, als er überhaupt fasst. Und es war ja noch ein Rest im Tank. Wir verbuchen die Differenz als Eintrittsgeld. Von Kedougou bis Labe sind wir genau 359 km Trialstrecke gefahren, laut GPS waren es gerade mal 132 km Luftlinie!

So viel geballte Zivilisation ist kaum auszuhalten. Wir bunkern Lebensmittel und fahren wieder auf Pisten über Lelouma an den Chute de la Sala. Dank der extrem unwegigen Zufahrt ist die Felsenplattform mit Aussicht auf den Wasserfall verwaist und wir übernachten gleich an Ort und Stelle.





Auf der Rückfahrt nach Labe wirbeln wir so viel Staub von der Piste auf, dass uns die bunt gekleideten Frauen auf dem Weg zum Markt leid tun. Es wundert uns nicht mehr, dass viele Einheimische mit Atemschutz unterwegs sind.



Die Teerstrasse nach Süden führt über Pita, wo schon der nächste Wasserfall auf uns wartet. Die Militärbegleitung schütteln wir unter Hinweis auf fehlende Sitzplätze in unserem Fahrzeug ab. So einsam wie der vorherige Platz ist dieser nicht, trotzdem sind die Einheimischen nicht aufdringlich, sondern schauen nur zu, wie wir den stürzenden Wassermassen zuschauen.



Da wir keinen Wert auf Konflikte mit Flüchtlingen aus dem benachbarten Sierra Leone legen, biegen wir in Mamou nach Osten ab und fahren durch die Ausläufer des Fouta Djallon nach Kankan.



Im Nigerbecken herrscht dichte Buschsavanne vor, auf grandiose Ausblicke müssen wir erst mal verzichten, dafür haben wir eine ziemlich neue und lochfreie Teerstraße unter den Rädern und kommen flott voran. Der Niger wird auf einer Brücke überquert und wir drehen nach Norden, fahren auf Bamako in Mali zu. An den *Monts Mandingues* finden sich schöne Übernachtungsplätze, leider mit extrem lästigen Fliegen übersät.



Fünzig Kilometer vor Bamako ist der EU-finanzierte Teer zu Ende und wir rumpeln auf einer groben Baustellenpiste in den Moloch Bamako. Es dauert einige Zeit, bis wir uns im Verkehrschaos zurechtfinden und im Hotel *Les Colibris* absteigen können. Endlich wieder eine Dusche und ein großes Bett! Bei mittlerweile 45 Grad kommt uns die Klimaanlage auch nicht ungelegen. Die Infrastruktur ist in Bamako sehr gut – wenn man Geld hat. In den libanesischen Supermärkten gibt so gut wie alles, in den Patisserien gibt es wunderbare Croissants, die den französischen in nichts nachstehen – und wir probieren auch ein Fast-Food-Restaurant, mit gelbem M auf rotem Grund. Ein Plagiat, wie sich schnell herausstellt, allein die Cola dauert eine halbe Stunde, und das Menü (Burger und Pommes Frites) dauert noch länger, weil die Pommes Frites ausgegangen waren. Zum Trost reservieren wir einen Tisch im *San Toro*, einem der traditionellen Lehmbauarchitektur nachempfundenen Restaurant, mit wunderschönem Ambiente und Live-Kora-Spieler. Aber nachts im Dunkeln durch Bamako fahren? Lieber nicht, also nehmen wir ein Taxi für umgerechnet 3 Euro. Der rasta-lockige Fahrer starrt stur auf die Straße und reagiert auf keinerlei Einwände. Ohne Auspuff rast er mit großer Geschwindigkeit über sämtliche *Rallentisseurs* hinweg, die Abgase ziehen durchs Fahrzeuginnere, ein Schließen der Fenster hätte unmittelbar eine CO₂-Vergiftung der Insassen zur Folge. Durch belebte, aber dunkle und unbeleuchtete Viertel rasen wir durch die Nacht, die schwarzen Einheimischen sind fast nicht auszumachen, immer wieder springt einer in letzter Sekunde zur Seite. Wir vermuten bereits, dass wir jeden Moment ausgesetzt und ausgeraubt werden, als das Taxi wieder Teer unter die Räder bekommt und auf hell erleuchteter Straße auf den Niger zufährt. Was wir sehen, gefällt uns auch nicht. Auf der Brücke ist keine Fahrspur für uns, nur Gegenverkehr auf der gesamten Breite. Der Fahrer starrt noch immer wie hypnotisiert nach vorne, beschleunigt den alten Datsun, steigt auf die Hupe und ... fährt direkt auf den Gegenverkehr zu!! Wir wollten nur essen, nicht sterben! In gefährlichen Manövern weicht der Gegenverkehr in kaum vorhandene Lücken aus, während wir in Schräglage mit den rechten Rädern auf dem Gehsteig und dröhnender Hupe über die Nigerbrücke jagen – wir kommen 15 Minuten zu früh am Restaurant an. Nach dem Adrenalin-Schock erholen wir uns bei einem köstlichen Dinner und verlassen den Hexenkessel Bamako am nächsten Morgen Richtung Kati, wo von der Teerstraße eine breite Piste über Kita nach Manantali und Bafoulabe führt.



Wir kommen gut voran und bereiten uns schon auf ein gemütliches Ende unserer Tour vor, doch zu früh gefreut!



Nach Überquerung des Bafing auf einer scheppernden Eisenbahnbrücke (wann kommt der Zug??) geht aus Bafoulabe keine Piste weiter nach Kayes, nur Trampelpfade zu einer eingestürzten Brücke. Auch mehrere Anläufe und eine Befragung verschiedener Einheimischer bringt keine Piste zu Tage! 450 km zurück und nochmals 700 km außen herum? Niemals, lieber 150 km Trampelpfad! Auf eine eingefallene Brücke folgt eine unbefahrbare, darauf wieder eine vor langer Zeit gewesene, dazwischen Felstreppe bergauf, Steinbruch bergab – dabei sollte diese Piste „problemfrei“ sein.



Zumindest laut unserem Reiseführer (neueste Auflage). So wird das letzte Stück bis zur Teerstraße zu unserer privaten Trialsektion. Der Rammschutz kratzt über die Felsen vor uns, während die Anhängerkupplung hinten an den Felsen schabt, Abrisskanten können nur diagonal unter seitlichem Abkippen des Fahrzeugs überwunden werden, oftmals müssen wir Steine legen, um weiterzukommen. Die Strecke lässt uns keine Atempause, auf jede Schikane folgt nach kaum 100 Metern eine neue, nicht minder schwierige.



Am *Chute de Gouina*, wo der Senegal über eine Felskante stürzt, bleiben wir einen Tag und versuchen, die Strapazen zu verdauen.



Bei 43 Grad im Baumschatten verträdeln wir den Tag, bis abends ein heißer Sturm aus der Sahara aufkommt. Starker, böiger Wind mit 34 Grad hält uns die ganze Nacht wach. Wie gerädert nehmen wir den restlichen Weg unter die bedauernswerten Räder. Wir stoßen auf eine aufgelassene Zementfabrik aus dem Jahr 1969, vor sich hin rostende Baumaschinen und einen alten, verlassenem Bahnhof.





Man fühlt sich unweigerlich in ein Goldgräbernest aus einem Western versetzt, zumal die Kulisse mit einsamen Zeugenbergen den Eindruck noch verstärkt.



Doch jetzt kann uns nichts mehr aufhalten – Kayes wartet schon und dort ein richtiger, schattiger Biergarten! Aus angenehm großen Flaschen rinnt das eiskalte Bier durch unsere staubigen Kehlen, welch Hochgenuß bei immer noch über 40 Grad.



Unser Mitsubishi L300 4x4 hat sich wacker geschlagen, trotzdem verkaufen wir ihn in Gambia, wo er zukünftig als voll ausgerüsteter Miet-Off-Roader anderen Touristen gute und treue Dienste leisten wird.

