

VEJEN DERTIL

En flybillet t/r fra København til Dakar koster fra 2700 kroner. Ingen selskaber flyver direkte. Billigst på ruten er normalt TAP via Lissabon eller Air France via Paris.

Et dobbeltværelse fås til 300-400 kroner på glimrende mellemklassehoteller med svømmepøl og god restaurant. I Dakar er prisniveauet dog højere. Børn indkvarteres ofte gratis.

Det er tørstid fra november til juni. De fleste besøger Senegal mellem november og februar, hvor der både er tørt og køligt, og muligheden er bedst for at spotte fugle og dyr i landets nationalparker.

250 kilometer i bush-taxi koster cirka 60 kroner pr. sæde.



Den op mod en kilometer lange kø ned mod færgen, der krydsede Gambiafloden. Her ventede vi i seks timer. Foto: Jakob Øster

Hovedvejen fra helvede

I Senegal kan du besøge den charmerende hovedstad St. Louis i den tidligere kæmperegion Fransk Vestafrika. Tag med på en over 1000 kilometer lang familierundtur i gamle deletaxier, der byder på et par overraskelser undervejs.

Jakob Øster, rejseliv@berlingske.dk

- Men den er jo 1000 år gammel, siger jeg på fransk og peger på den gennemtærede Renault-bush-taxi, der ligner noget, der er konstrueret omkring tiden for hjulets opfindelse. - Så passer den jo perfekt til dig, svarer den kjortelklædte, korpulente mand, der sælger pladser i taxien, kækt.

Lettere overrumplet smiler jeg smørret. Senegalesere er kendt for deres skarpe tunger og deres humor, og den lune ældre mand har tydeligvis lige fået overtaget i forhandlingen om prisen på turen nordpå til den tidligere hovedstad, St. Louis.

Vi befinder os på den enorme og ganske kaotiske busstation, der lyder det ikke helt mundrette navn Gare Routiere De Beaux Maraichers i udkanten af Senegals hovedstad, Dakar. Dør om dør holder, så langt øjet rækker, udslidte og ældgamle otte-sæders franskproducerede stationcar-bush-taxier, der alle fuldstændig ligner den, vi står foran.

"Sept place" - "syv pladser" - kaldes bush-taxierne også, fordi der - fraregnet chaufførens - er syv sæder til salg. Sæderne sælges enkeltvis, præcis som i en bus. Bag bush-taxierne holder lige så lange rækker af rugbrødsminibusser og bag dem endeløse rækker af skramlede, firkantede langtursbusser.

Wolof som modersmål

Ingen taler et ord engelsk, og selv om det officielle sprog i Senegal er fransk, taler langt fra alle det.

Langt hovedparten af befolkningen er muslimer, og 80 procent af alle senegalesere har sproget wolof som modersmål. Uheldigvis lærer mange aldrig at tale fransk, på trods af at det altså er landets officielle sprog. Heldigvis er jeg - ligesom alle de lokale, der udsteder bush-taxi-billetter - i stand til at gøre mig nogenlunde forståelig på fransk, hvilket er helt afgørende for en rundrejse her i regionen.

Jeg har taget min kæreste og vores to børn

på 8 og 10 år med på turen. Udelukkende med bush-taxier som transportmiddel vil vi besøge fire byer i det store og fattige land. Vi starter med at købe fire af de syv sæder i den første deletaxi. Der er først afgang, når alle sæder er solgt, og efter en times tid har tre unge lokale kvinder købt de sidste sæder. Vi er klar til at sætte kursen mod St. Louis.

Turen tager fem timer og giver os rig lejlighed til at tale med vores søde medpassagerer og med vores chauffør, som hedder Usmanba.

- Må jeg få din telefon? spørger han ud af det blå, da jeg på Google Maps på min iPhone viser ham, hvor vi lige nu befinder os.

Det synes jeg ikke er nogen særlig god idé. - Men vi er jo venner, siger han.

Det tænker jeg lidt over. I Afrika deler man alting. I Europa deler man ingenting.

- Men jeg kan jo ikke give alle, jeg møder, en telefon, siger jeg til sidst til ham.

Usmanba synes, det er noget andet, når vi er venner.



Artiklens forfatter med familien.

Vi stopper flere steder undervejs for at medtage alskens transportgods, og i en lille by skifter vi sågar chauffør. Mohammed overtager rattet. Kort efter drejer han fra hovedvejen og kører en lille omvej hjem forbi sit hus, hvor han skifter tøj, og vi når at hilse på hans smukke unge kone.

Gamle dage i Paris

St. Louis minder lidt om Paris i gamle dage. I begyndelsen af 1900-tallet var byen hoved-

stad i Fransk Vestafrika, Frankrigs på det tidspunkt største afrikanske koloni, der omfattede hele det nuværende Senegal, Mauretania, Mali, Elfenbenskysten, Burkina Faso, Niger, Benin og Guinea. Byens fordums status skinner igennem overalt. Gamle, gule, overfyldte franskproducerede bybusser, kaldet "car rapides", med unge mænd stående på den bagerste kofanger kører i pendulfart over den over 100 år gamle buede Faïdherbe-metalbro designet af Gustave Eiffel.



Den mandlige muslimske klædedragt hedder på fransk en "grand boubou". Den benyttes til festlige lejligheder, for eksempel som her, hvor mændene er på vej til fredagsbøn. På wolof hedder den "khaftaan". Foto: Jakob Øster

Fra fastlandet leder den klassiske bro til øen N'dar, hvor byens Unesco-listede historiske centrum ligner en filmkulisse fra fransk kolonistorhedstid. Herfra leder endnu en bro videre til Langue de Barbarie - Berbernes Tunge - en mange kilometer lang, smal og sandet halvø i Atlanterhavet, der rækker næsten helt op til Mauretania.

Vi kører sydpå ad Berbertungen og passerer fattige kvarterer. Der er hestevogne og fritgående geder i gaderne. Kvinder spankulerer rundt i farvestrålende kjoler og håret bundet op med matchende tørklæder. Nogle af dem skærmer sig mod den stærke sol med en paraply. Mændene sidder på skamler og sniksnakker på gadehjørnerne. Mange iført deres *grand boubous* - farvestrålende, ankel-lange muslimske kjortler - mens børn spiller fodbold i gaden med en lille, tyndslidt bold.

Et par af mændene tygger på en træpind (som mange på disse kanter benytter i stedet for en tandbørste). Andre roterer perlerne i deres muslimske bedekrans uophørligt med den ene hånds tommel- og pegefinger. Dagligdag i Afrika.

Vi passerer også fiskemarkedet og de tal-løse pirogues - fladbundede træbåde - som her benyttes til fiskeri.

Til sidst når vi frem til vores hotel beliggende på Hydrobase, som sydspidsen af Berbernes Tunge hedder. Små luksusbungalower ligger strøet rundt i klitterne på sandhalvøen, der her er så smal, at vi har en kilometerlang sandstrand umiddelbart på begge sider af vores moderne runde hytte. I midten ligger en restaurant, en bar og en kæmpe swimmingpool.

Jeg har boet på mange hoteller i mange lande, men aldrig før har jeg boet i en bungalow i en klit med strand på begge sider og en svømmepøl i midten. Efter en lang vestafrikansk transportdag er det godt med lidt luksus, og her i lavsæsonen koster vores to værelses luksusbungalow kun 350 kroner pr. nat.

Om aftenen går vi tur på stranden. I solnedgangen ser vi tusindvis af krabber pile op og ned af deres sandhuler i vandkanten.

St. Louis er ud over at være tidligere hovedstad også kendt for sin internationale jazzfestival, der finder sted hvert år i slutningen af april.

Da vi går rundt i det historiske centrum, spiller flere gadebands op til lokal gadedans. Vi er enige om, at denne kulturelle perle af en by burde have et enormt turistpotentiale. Al-

ligevel ser vi ikke én eneste anden vestlig turist i de tre dage, vi opholder os i byen.

Lang, lige og monoton

Fra St. Louis har vi afsat to hele rejsedage med bush-taxi for at tilbagelægge de godt 500 kilometer ned til byen Ziguinchor i Senegals sydlige Casamance-provins. Lykkeligt uvidende om, at denne tur sagtens kan tage meget længere end to dage, sætter vi af sted.

Den første dag kører vi med chaufføren Idris til byen Kaolack, hvor vi for at bryde rejsen op har indlagt en overnatning.

- Hvor gammel er du? spørger jeg ham, da vi kommer ind i hans vogn.

- 67, svarer han. Han ser 20 år yngre ud. Først senere går det op for mig, at det på disse kanter er sædvane at fortælle sit fødselsår, når man bliver spurgt om sin alder. Idris' højre øjenlåg hænger, så det ser hele tiden ud, som om han er ved at falde i søvn. Vejen er lang, lige og monoton. Eneste afveksling er, at Idris en gang imellem sagtnet farten og smider en lille sammenkrøllet papirlap ud ad vinduet, når vi kører forbi en kontrolpost ude midt i ingenting.

- Det er for at registrere, hvor mange passagerer jeg har med, siger han opklarende.

Vi køber små poser med nødder og en sodavand til Idris. Måske er han ikke vant til sukker. Måske er han bare træt. I hvert fald fornemmer jeg, at han snart efter nikker lidt med hovedet, og at også hans venstre øje nu er ved at lukke i. Lige efter vi i vejkanthen har passeret en død ko, der kun består af skind og ben, falder Idris i søvn. Instinktivt griber jeg ud efter rattet. Heldigvis vågner han med et sæt med det samme igen.

- Je suis pas fatigued - jeg er ikke træt - nærmest råber Idris ud i luften. Lidt efter stopper vi og drikker kaffe.

Et fluebefængt marked

Efter en overnatning i Kaolack, der mest er kendt for sit enorme - og overordentlig fluebefængte - marked, befinder vi os dagen efter igen i endnu en rustbunke af en fransk bush-taxi. Denne gang af ukendt fabrikat. Ukendt fabrikat, fordi rattet er så nedslidt, at producentens logo er forsvundet. Udenfor er der palmer og sol. Runde lerhytter og savanne.



Fiskerbåde set fra broen, der forbinder øen N'Dar med øen Berbernes Tunge i St. Louis. Foto: Jakob Øster



FORTSAT FRA
FOREGÅENDE SIDE

Det er regntid, men det regner ikke. Bortset fra at vi kører alt for stærkt, ånder alt umiddelbart fred og idyl. Det er søndag i Afrika, selskabet i taxien er behageligt, vejen er i god stand, og vores rundrejse følger fuldstændig vores plan. Chaufføren - en stille fyr, der hedder Jao - tygger på en pind.

- Doucement - tag den med ro - siger jeg endnu en gang.

Om det er, fordi Jao kun taler wolof, eller fordi han har noget, han skal nå, ved jeg ikke, men han bliver ved med at køre for stærkt. I dag er vi ni personer i vognen. På det bagerste bagsæde sidder en dame, der hedder Gina, og som rejser alene. Ved siden af hende sidder smilende Buba og hjertelige Omar, som arbejder som "forretningsmænd med fisk og mango". Det forreste bagsæde deler min kæreste og mine børn med chaufførens seksårige datter, Fatmada.

Jeg ved ikke, om alle afrikanske børn er lige så velopdragne som Fatmada. Men på hele den mange timer lange tur taler hun ikke, græder hun ikke, spiser hun ikke, og leger hun ikke. Hun sidder bare med sine store, mørke, sørgmodige øjne, sin fine kjole og sine sirlige fletninger og opfører sig pænt, mens hun er med far på arbejde.

Pludselig bremser Jao hårdt. Han har overset et nybygget vejbump, som i det samme sender den gamle bil på himmelflugt. Øjeblikket efter vinder tyngdekraften selvfølgelig, og vores bil brager nådesløst ned i asfalten. Kort efter går bilen i stå. Vi er ni mand i



en gammel fransk bil langt ude på landet i Senegal, og vores bil kan ikke køre.

Uden at fortrække en mine reparerer Jao nødtørftigt bilen tilstrækkeligt til, at vi kan humpe frem til den nærmeste by. Byens autoværksted består af et stykke mudret, rød afrikansk jord og tre skæve træskure. Ud af det blå fremkommer en lokal mekaniker bevæbnet med en skruetrækker og en svensknøgle. Han tager slangen af indsugningen og suger benzin ud af den. Så skruer han i nogle minutter, og så virker den igen. Udstødningen, som er lige ved at falde af, bliver også svejset

på plads. Mekanikeren ryster uforstående på hovedet, da Charlotte insisterer på, at alle ungerne skal ud af bilen, mens han arbejder under bilen med svejseflammen på fuldt blus.

På en halv time midt på en søndag formiddag er hovedreparationen succesfuldt afsluttet. Den koster kun nogle få kroner.

Trafikprop

For at komme til det sydlige Senegal skal vi uheldigvis køre 25 kilometer igennem Gambia, der som en lang, tynd tange stikker ind i Senegal, som var det en splint i hælen. Ud

250 kilometer i bush-taxi koster cirka 60 kroner pr. sæde. Foto: Jakob Øster

over lidt ventetid er hverken grænsen ind i eller ud af Gambia det store problem. Det samme kan man ikke sige om krydsningen af Gambiafloden midt i landet. Her venter der os en trafikprop, der til sammenligning får Køge Bugt-motorvejen i morgenmyldretiden til at fremstå som en fossende elv.

Færgekøen af udtjente biler og lastbiler på den røde jordvej starter måske en kilometer før floden. Jao - manden uden ord - signalerer, at jeg bare skal gå med ham frem til kontoret ved porten ind mod færgelejet. Her venter en fedladet inspektør i en alt for stor gul skjorte. Han virker ikke synderligt interesseret i at hjælpe en tidspresst dansk turistfamilie fanget i en monsterkø, men efter lidt parlamentaren tilbyder han, at vi muligvis kan få lov at købe en "VIP-plads" for 5000 vestafrikanske francs (55 kroner).

- Hvilken bil kører I i? spørger inspektøren, lige da jeg tror, at aftalen er ved at falde på plads.

- En Renault eller en Peugeot, siger jeg, ihukommende at logoet er slidt af, men at alle bush-taxier her er et af disse to fabrikater.

- Men er det jeres egen bil?

- Nej, det er en bush-taxi, svarer jeg i fuld overensstemmelse med sandheden.



FORTSÆTTES
PÅ NÆSTE SIDE



Ikke mange steder i verden kan man komme så tæt på så mange vilde flamingoer som i Casamance-regionen i Senegal. Foto: Jakob Øster



På "autoværkstedet" til højre fik vores bil en hovedreparation inklusive svejsning på en halv time en søndag formiddag. Foto: Jakob Øster



På vej fra færgen, der krydser Gambiafloden - sammen med alle de andre ventede vi i seks timer. Nogle i endnu længere tid. Foto: Jakob Øster

← FORTSAT FRA FOREGÅENDE SIDE

- Så må I vente bagerst i køen, siger inspektøren bryskt og uden yderligere forklaring.

- Hvor lang tid tager det? spørger jeg på vej ud ad døren.

Svaret rammer mig lige midt i mellemgulvet.

- Mellem to og fire dage, siger inspektøren. Tilbage i bilen hiver vi børnenes Ipads frem.

Ventetiden kan begynde. Blandt slumrende lastbilschauffører i den uendelige kø sveder vi tran i tre timer, indtil Jao pludselig kommer spurtende og beretter, at han har fundet en venlig portvagt, der vil lukke os ind til det forjættede, kaotiske færgelage. Taksten

for "VIP-pladsen" er godt nok nu steget til det dobbelte.

- Sama hrarid djere djof, skynder jeg mig blot at sige.

Det er det eneste, jeg har lært at sige på wolof. Mange tak, min ven.

Bag porten viser færgen sig meget symptomatisk at være en udmærket kandidat til titlen som verdens ældste fortsat opererende færgе. Til gengæld er den ikke særlig stor og rummer ud over lastbiler, passagerer og fragtgods kun otte personbiler pr. overfart. Der er kun én færgе i timen, så den samlede personbilskapacitet på "Den Transgambiske Hovedvej" - en af blot to hovedfærdselsårer mellem det nordlige og det sydlige Senegal - er altså på otte biler i timen. I hvert fald indtil broen, som i årevis har været under opførelse, for-

håbentlig snart er færdig. Efter yderligere tre timers ventetid kan vi endelig køre om bord på den skrantende færgе.

I byen Ziguinchor i den frodige og afslappede sydlige Casamance-provins indlogerer vi os på byens bedste hotel, hvor ungerne får lidt tiltrængt afslapning i poolen, der vender ud mod Casamancefloden.

Floden er kendt for sit rige fugleliv, og på en udflugt med en lille pirogue-træbåd ser vi både pelikaner, hejrer, afrikanske slangehalsfugle og tusindvis af flamingoer. Flamingoerne står med deres karakteristiske tynde, røde ben ude i det ekstremt lave vand i floden, så det ser ud, som om de kan gå på vandet. Efter "Hovedvejen fra helvede" er det, som om vi er kommet tilbage i paradiset.

Efter endnu et par bush-taxier ender vores

to uger lange rundrejse tilbage i hovedstaden, Dakar. Efter de mange transporttimer synes vi, ungerne har fortjent en tur i det lokale kombinerede vandland og tivoli, der hedder Magic Land.

Som sædvanlig er vi de eneste hvide. Det er vi, både da vi hopper i svømmebassinet, og da vi efterfølgende prøver de mange skæve og knirkende forlystelser i det charmerende, gamle tivoli. Og som sædvanlig får vi - og især vores børn - uanede mængder venlig opmærksomhed fra de evigt smilende senegalesere. Fra det lune folk med de skarpe tunger.

Senegal er muligvis et fattigt land, som ikke mange turister har fået øjnene op for. Men det er - trods alt - ikke uden grund, at det kaldes "Pays de la Téranga" - "Gæstfrihedens Land".



Seks gode råd til dig, der har planer om at præge en bush-taxi

1. Lær fransk

Det er altafgørende for selv at kunne rejse rundt i Senegal, at man kan nogle gloser til dialogen på fransk.

2. Prisen

Prisen er normalt fast pr. strækning og er ofte annonceret på et træskilt på afgangsstationen.

Dertil kommer gebyr for bagage, som der skal forhandles (hårdt) om.

3. Betal for hele bilen

Ønsker man ikke at vente på, at bilen fyldes op, kan man bare betale for alle syv sæder plus bagage - så kører den med det samme.

4. Lokalkendskab

På lange strækninger anbefales bush-taxier frem for bare at hyre en privat, lokal bytaxi, da bush-taxichaufførerne kender ruten og forholdene undervejs.

5. Smalltalk

Snak med de lokale medpassagerer og chaufføren undervejs. De er næsten altid nysgerige og hjælpsomme.



6. Tålmodighed

Bush-taxier i Afrika er gamle og kan bryde sammen. Til gengæld er chaufførerne noget nær verdensmestre i udførelse af småreparationer. Turen kan tage længere tid end beregnet, men man ender altid med at komme frem.

En senegalesisk bush-taxi set indefra. Vi delte taxi med Omar, Buba, Gina og Fatmada, chaufføren Jaos seksårige datter. Foto: Jakob Øster



VI SES PÅ FERIE FOR ALLE

- ✓ STORE MESSERABATTER
- ✓ BILLIGE FAMILIEPAKKER
- ✓ VIND REJSER & GAVEKORT

KOM OG HILS PÅ!

Vi glæder os til at møde jer på vores flotte stand på Ferie for Alle i Herning. Vi har taget ekstra mange gode messetilbud med, og der er mulighed for at vinde både rejser og gavekort samt få gode tips til ferien.

På gensyn på stand **M9568**