

RONDJE TANZANIA:

Regen, bananen en vriendelijk volk



TAXIMOTORTJES

het avontuur

DEEL 1

“Pfff ... toch niet vandaag”, zeg ik hardop tegen mezelf. Om 4 uur, 5 uur, 6 uur, 7 uur kijk ik uit het raam naar het regengordijn, en dan naar de weer-apps. Het regenseizoen is nu echt begonnen. Ik stel mijn vertrek een dag uit. Uiteraard stopt de regen tegen 10 uur en blijft het de rest van de dag droog. De kans is groot dat ik morgen toch in een stortbui weggrijd, maar dan ga ik. Gedaan met talmen en trunten.

TEKST & FOTO'S: **Trui Hanouille**

Ik ben in Tanzania, Afrika. Het doel van mijn bezoek is vrouwen interviewen voor mijn Baanbrekers-boek. Ik weet niets van het land behalve dat je er wildparken hebt, en de Kilimanjaro. En MJ Piki, het collectiefje van taximotorvrouwen dat ik al jaren volg. Alles is nieuw: de landschappen, het klimaat, de taal, de geschiedenis, de gebruiken, de mensen. Ik ben vertrokken met een waterdichte tas vol motorkledij, en een andere met fotomateriaal, samen goed voor 28 kg. Zucht. Ik heb mijn afspraken, een kaart, een reisgids, en knikkende knieën. Mijn enige ervaringen met 'zwart Afrika' dateren uit het begin van de jaren 90 in het toenmalige Zaïre, nu de Democratische Republiek Congo, en in Mali – reizen die niet bepaald op de gunstigste manier in mijn geheugen gegrift zijn. Maar mijn contacten zijn geruststellend warmhartig. En op mijn arm staat toch 'Life shrinks or expands in proportion to one's courage' getatoeëerd. Wat kan er misgaan?

En ik heb nog een plan: een klein motorreisje. Dat kan er wel vanaf. De wildparken kom je niet in met een motor, maar ik heb iets even spannends gevonden: prehistorische rotsschilderingen. De wieg van de mensheid ligt in Oost-Afrika. Pal in het midden van Tanzania, rond het dorpje Kolo, ligt het grootste aantal sites.

Het brommertje

Van Dar es Salaam ben ik doorgevlogen naar Mwanza in het westen van het land, aan het Victoriameer. Ik slik mijn malariapillen, heb de eerste 'olifantendollars' (Tanzaniaanse shillings) uit de muur gehaald en een simkaart geregeld, en sleur mijn bagage naar Treehouse, een van de zaligste guesthouses waar ik ooit verbleef.

De dag nadien ontmoet ik de taximotorvrouwen. Vijf stuks: Jackline, Catherine, Milembe, Anastazia en Mecktrida (hun unieke verhaal lees je in het volgende M&T-nummer). Ik sla hun namen nog dagen door elkaar. Jackline is de officieuze leidster, en het is haar taxibrommertje dat ik zal lenen voor mijn rondreis. Zij zal ondertussen met de reservemotor rijden. Het is een Honda Ace CB 125-D, kickstart, 4 versnellingen, trommelremmen voor en achter, 10 liter tank, droog 102 kg en, eh ... 8,47 pk. De motor heeft een volledig onderhoud gekregen, brede valbaren, en een op maat gelast bagagerek. Voor ik vertrek, zullen we samen nog een toeristische rit rijden. Tof om hen beter te leren kennen, goed ook om aan het brommertje te wennen.

Het watje

De vrouwen kunnen maar niet geloven dat ik vele honderden kilometers zal rijden, dagen aan een stuk,



Twintig jaar geleden kicke ik mijn veel zwaardere Yamaha XT 500 moeiteloos aan, maar die kunde ben ik kennelijk kwijt.

en dan nog in mijn eentje. “Ik zou wel mee willen, maar praktisch gezien kan het niet. En ik ben ook veel te bang”, zegt Catherine. Ik moet toegeven dat ik er ook niet helemaal gerust op ben, toch niet voor het echte binnenland. Op een stel stoere Zweden na, en de gepokte en gemazelde wereldreiziger Kinga ‘On her Bike’ Tanajewska, heb ik niemand gevonden die recent door het noordelijke binnenland van Tanzania is gereden. Ik heb een kaart, kompas, gps-apps, en mijn mond om de weg te vragen, dus dat komt wel goed. Het gsm-netwerk zou redelijk goed zijn, maar waar zal ik benzine vinden? Zijn de mensen vriendelijk of argwanend? Is er logement in de afgelegen dorpen? Hoe groot zijn de afstanden tussen de bewoonde gebieden? Tanzania is 31 keer groter dan België, met flinke lappen lege savanne. Ik heb mijn hangmat, muskieten-net en een zeil bij, maar rond de wildparken staan geen hekken, dus wildkamperen is geen optie. Misschien kan ik overnachten in scholen of dispensaria? En hoe zullen de pistes zijn in het regenseizoen? Ik ben nogal een watje met modder.

Dag 1: vertrek
Mwanza - Nzega, 245 km
5 uur onderweg

Na het getrunt van gisteren ben ik er (mentaal) klaar voor, maar ik heb nog steeds problemen met het aankijken van het motortje. Tot mijn schaamte knalt Jackline het telkens weer met één kick aan. Twintig jaar geleden kicke ik mijn veel zwaardere Yamaha XT 500 moeiteloos aan, maar die kunde ben ik kennelijk kwijt. Voor de gezelligheid en om mezelf wat op te krikken, heb ik de Piki's als taxi-escorte besteld om de stad uit te rijden. Aan de standsrand nemen we afscheid. Elk fluistert nog een wens van een god in mijn oor, en dan ben ik echt weg.

Eerst is het nog druk, een paar markten, zigzaggende motortjes en tuktuks. Dan steeds langere lege stukken. Soms rijd ik een kwartier zonder voor- of achterliggers. Vrachtwagens rijden traag, de langeafstandsbussen en de zeldzame auto's vlammen rakelings voorbij. Maar al bij al valt het verkeer reuze mee, niet te vergelijken met India. Voor het eerst zie ik een baobab in het echt, de legendarische wilde bomen met metersdikke, gladde stammen en een toefje takken erbovenop. Meer dan 2.000 jaar oud kunnen ze worden. Het majestueuze icoon van Afrika wordt instant mijn lievelingsboom. De hele dag stralende zon. Neus knalrood verbrand. Motel moeiteloos gevonden. Netjes, spotgoedkoop, vriendelijk. In alle logboeken van hotels is een van de dingen die je moet invullen 'stam', dus ik zet mijn stam er ook bij: mzungu (witte).

Dag 2: kickstress

Nzega - Singida, 220 km

4,5 uur onderweg

Ik laad de motor op, haal diep adem, en kick. En kick en kick. Choke, geen choke, hopeloos. Ik zwaai een verbaasde motorrijder van de straat af. Ook hij krijgt hem niet gestart, vast al verzopen. Dan maar in gang lopen. Ik neem de ronkende motor over, bedank de vriendelijke man uitgebreid en rijd weg, ongetwijfeld nagestaard met een blik van 'hoe zot moet je zijn om met een motor rond te rijden die je zelf niet kan starten'. Ik vraag het me ook af. Nooit gedacht dat dat mijn grootste stress zou zijn. Een tijd later stop ik langs de kant van de weg met draaiende motor die ... ineens afslaat. Help. Ik kick, en zowaar, hij start. Na het tanken idem. Er is hoop!

Het is nog volop ramadan. Het stadje Singida waar ik looger, is overwegend islamitisch en komt pas tot leven

na zonsondergang. Er lijkt wel een spot op mijn hoofd te staan. Opgaan in de massa als witte is onmogelijk.

Dag 3: de gids

Singida - Kolo, 245 km

5 uur onderweg

De kickstart-saga gaat verder: behalve bij vertrek, lukt het me nu telkens om de motor aan te kicken. Nog niet feilloos, maar wel steeds beter. Het gebied wordt heuvelachtiger met slingerende bochten en goed asfalt. Met de smalle bandjes, de trommelremmen en het slappe framesje ik er niet al te hard door. Opvallend lege wegen alweer, alleen die idiote bussen bezorgen me hartverzakkingen. De hele dag dramatische wolken maar het blijft droog.

Voor het donker kom ik aan in Kolo, het dorpje van de rotsschilderingen. Het is een verzameling kleine huizen en winkeltjes, met de gebruikelijke groepjes wachtende taximotoren, en het Kolo Rock Paintings Site Museum-Kondoa. Zodra ik afstap, komt een jonge vrouw me verwelkomen. Amina spreekt vloeiend Engels, is archeologe en officiële gids. In een mum van tijd heeft ze logement

— **Oppervlakte:** 947.303 km² (31x groter dan België)

— **Aantal inwoners:** 65.497.748 (2022)

— **Bevolkingsdichtheid:** 69,14 pers. per km² (België: 382,79 pers. per km²) (2022)

— **Religie:** 63,1% christen, 34,1% moslim, 2,8% traditionele godsdiensten en andere (2020)

— **Regenseizoen:** eind oktober - eind december & eind maart - begin juni

— **Wegennet:** 86.472 km wegen, waarvan 12.786 km hoofdwegen, 21.105 km regionale wegen en de resterende 52.581 km districtwegen, stedelijke wegen en toevoerwegen.

Daarvan was 21% of 7.508 km verhard. (2013 – recentere cijfers niet voorhanden)

— **Aantal motoren en driewielers:** 1.280.000 of 90% van alle voertuigen (2018). 1.100.000 daarvan zijn taximotoren (2019)

— **BBP (Bruto Binnenlands Product) per inwoner:** € 1.111,14 (België: € 46.508,81) (2022)

— **Prijs benzine:** € 1,20 voor 1 liter



TANZANIA



En dan, onder een overhangende rots, de rotsschilderingen. Ze zijn adembenemend.

geregeld aan de overkant, ontbijt en avondeten in een straatrestaurantje bij een hartelijke vrouw, en twee dagen rondleiding naar enkele sites. Ze zal achter op de motor zitten om erheen te rijden. Er zijn geen andere bezoekers, dus ik krijg een privérondeleiding.

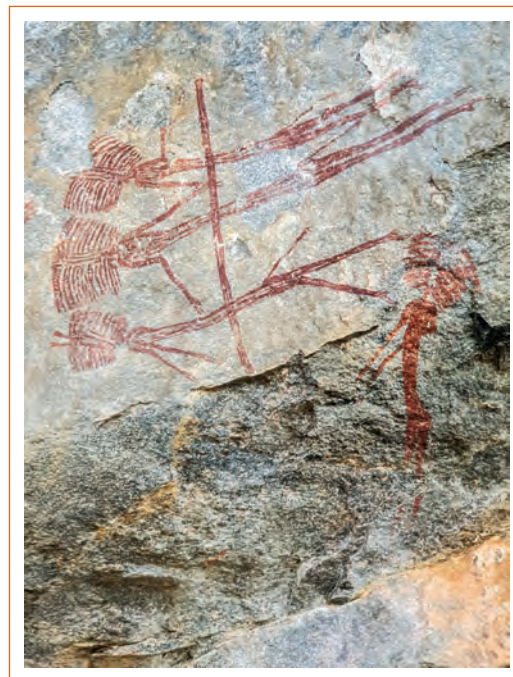
Dag 4 en 5: de rotsschilderingen

In en rond Kolo, 36 km en 64 km

Voor vertrek halen we benzine in plastic flessen van een liter. Elk dorp, hoe klein ook, heeft kennelijk een winkel die 'petrol' verkoopt. Logisch eigenlijk, voor al die taximotoren. Met Amina achterop rijd ik over een brede piste, en dan over een stenig, steil pad naar de eerste drie sites. We stappen en klauteren door struikgewas, veldjes, over riviertjes en rotsen. Zelfs met gps-coördinaten zou je zonder gids nooit de juiste toegang vinden.

En dan, onder een overhangende rots, de rotsschilderingen. Okerkleurig, fijn, met veren geschilderd. Naar schatting zijn de oudste tussen 19 en 30 duizend jaar oud. Ik ga zitten en kijk. Een giraffe, een buffel, jagers, antilopen, olifanten, dansende vrouwen, langgerekte figuren met vreemde hoofddekels. Ze zijn adembenemend. De dag nadien bezoeken we rotsschilderingen uit een veel recentere periode, met dikke witte lijnen, geschilderd met de vinger, even fascinerend.

De hemel overtrekt. Geen ontsnappen aan dit keer, drijfnaat komen we terug in Kolo aan. De regen houdt de hele nacht aan. Als het morgen nog regent, neem ik de makkelijke weg terug naar Mwanza. Als het droog is,



overweeg ik een offroadweg te rijden voor 4 à 5 dagen, waaronder een stuk van 200 km zonder enige bewoning langs het Eyasi-meer.

Dag 6: goed nieuws

Kolo - Mang'ola, 277 km

6 uur onderweg

De weer-apps spreken elkaar tegen, maar het blijft voorlopig droog. Asphaltweg terug naar Mwanza of piste langs het meer? Makkelijk of onbekend? Ik blijf tobben. Pas als ik bij de splitsing kom, kies ik. Ik duik in het onbekende.

Vandaag is het Eid, Suikerfeest, einde van de ramadan. In de dorpen maakt men zich op voor het feest

Mijn reis in cijfers

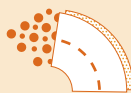
Afgelegde afstand



1.568
km



8
dagen



1/2
ervan piste

Gemiddelde snelheid

met wind in de rug:



100
km/u

bergop, lichte helling:



75
km/u



en de wegen zijn nog leger dan anders. Ik rijd stevig door, voorlopig nog over asfalt tot Karatu, het laatste stadje voor de afslag naar het Eyasi-meer. Nu ik dicht bij het meer ben, begin ik te informeren. En ik krijg goed nieuws: ten eerste wonen er wél mensen langs het meer, ten tweede zou de T37 een brede aardeweg zijn met kleine steentjes, altijd rechtdoor en makkelijk te volgen. Omdat ik zo goed opgeschoten ben, begin ik er al aan. Ik tank vol en mik op een te duur motel bij het meer, het laatste voor de leegte. Gedaan met het asfalt, nu enkel nog piste tot de laatste 150 km vóór Mwanza. De informatie klopt, de weg is vrij goed. Ik haal gemiddeld 40 tot zelfs 60 km/u. De gerante van het motel is nors, maar de kamer is brandschoon en de douche is warm. Ik ben blij want de komende dagen zullen vast erg basic zijn. Ik controleer de route voor morgen. Tot mijn verbazing heb ik heb al 75 km op de T37 afgelegd, dus morgen tot het eerste dorp Bukundi resten me nog 125 onzekere kilometers, 4 uur en 12 minuten volgens Maps.me (op Google Maps bestaat de weg niet eens).

Dag 7: slecht nieuws

Mang'ola - Bukundi, 150 km

7 uur onderweg

De dag begint goed. Omdat het de hele nacht geregend heeft, zijn sommige stukken spekglad, en dat is slecht te 'lezen' op de aardeweg, maar het merendeel is stevige aarde-kiezelweg. Ik schiet goed op. Een Masai-herder die wil meeliften laat ik staan. Ik heb al genoeg werk met mezelf, mijn bagage en de verraderlijke stukken. Het blijft wat malen in mijn hoofd. Waarom neemt hij niet gewoon een taximotortje? Hij moet toch zien dat ik een reiziger ben, en geen taxi. Maar er is omzeggens geen verkeer. Een paar zeldzame keren kruis ik driewielertrucks, Chinese Wanhoo-motoren met een grote laadbak vol goederen en mensen. Auto's, laat staan bussen zijn er doodgewoon niet. De volgende lifter, ook een herder met roodgeruite mantel en staf, neem ik mee. Pas 15 km verder aan enkele hutten stapt hij af. Stilaan begrijp ik waarom er geen 'bewoning' staat op de kaarten: de nederzettingen langs het

Dieet

Ik ontmoette

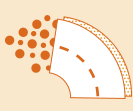
op asfalt:



80

km/u

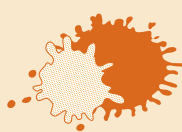
op goede piste:



40-60

km/u

in de modder:



2

km/u

40



bananen



1 ananas



minstens **20**
vriendelijke mensen

De motor blijft draaien maar ik sta stil. Ik weet meteen wat er mis is: verbrande koppelingsplaten.

meer bestaan uit hutten en lemen huisjes, niets is van steen, niets is 'permanent'.

Dan plotseling, in een volgende nederzetting, verdwijnt de T37 in een wirwar van paden en een brede rivier. Met een oog strak op de gps probeer ik een paar paden die telkens in veldjes uitmonden. Een jonge motorrijder gidst me naar de juiste weg, een smal pad tussen struikgewas, maar de jongen is stellig: "Daarheen, altijd rechtdoor." Niet veel verder kom ik bij een kleine vrachtwagen die vastzit in een diep moeras met een menigte eromheen. En dat is het begin van mijn eigen problemen. Ik moet door verschillende diepe modderpoelen peddelen om eruit te komen. Het motortje trekt het amper. Een paar keer word ik door omstaanders geduwd.

Gestrand, gered

Een motorrijder met twee passagiers, een herdersecht-paar, is ook op weg naar Bukundi. Ik sluit aan en neem nog een lifter mee. In de volgende poel komen we tegelijk vast te zitten. Hij geraakt eruit, maar mijn koppeling houdt er ineens mee op. De motor blijft draaien maar ik sta stil. Ik weet meteen wat er mis is: verbrande koppelingsplaten. De mannen slepen het brommertje op het droge. Wat nu? Overleg. De motorrijder en de lifter



stellen voor om mijn motor naar Bukundi te slepen, 35 km, uiteraard tegen betaling. En zo geschiedt: we verdelen mijn bagage over de twee motortjes, de lifter bestuurt mijn motor en neemt de lokale herder als duo (en duwer wanneer nodig), en ik word passagier op de sleepmotor samen met de dunne herdersvrouw, ingeklemd tussen rijder en bagage. Mijn spanriemen dienen als sleepkabels.

De volgende uren banen we ons met z'n vijven moeizaam een weg. Voor elk moeras stappen alle passagiers af, duwen en lopen. Mijn bottienen zijn kleiklompjes geworden. Na zo'n 10 km houdt de modder op en gaat het tempo ietwat omhoog. Maar dan, na drie ellendig trage uren, wijst onze chauffeur Matondo met stralende lach in de verte: "Bukundi!"

Onze parade rijdt dwars door het grote dorp, nagestaard door kinderen, marktkramers en vrouwen met manden op het hoofd. We hobbelen recht naar de garage van een vriend van Matondo. En zoals dat gaat in Afrika wordt alles instant opzij geschoven voor de noodlijdende bezoeker. Er wordt een man bijgehaald die wat Engels spreekt. De olijke garagist gelooft me meteen. De koppelingsplaten liggen al op de grond voor ik twee keer met mijn ogen heb geknipperd. Maar de stukken moeten van een garage 50 km verderop komen. Simpel: ik betaal in een kantoortje, en twee uur later zullen de nieuwe koppelingsplaten geleverd worden met een lokale bus die deze kant uitkomt.

Matondo brengt me naar een spartaans motel, haalt een kom rijst met droge visjes, en we wachten samen,



omringd door nieuwsgierige dorpeelingen. En het wonder geschiedt: de platen komen aan en de garagist gaat aan de slag. Hij testrijdt, ik testrijd, klus perfect geklaard, morgen kan ik verder.

Dag 8: het blinkend paard
 Bukundi - Mwanza, 328 km
 9 uur onderweg

Bij dageraad vertrek ik. De brede piste is nu stukken beter. Behalve wat boeren en zelfs boerinnen op fietsen, en enkele taximotortjes, kruis ik niemand. En dan, in een onooglijk dorpje, zie ik twee bepakte fietsen. Reizigers, op deze afgelegde plek! Twee witten zitten in een winkeltje te eten, volkomen op hun gemak. Ik maak kennis met Ana en Abel. In september zijn de Spanjaarden beginnen fietsen in Ethiopië, daarna kwamen ze Tanzania binnen vanuit Rwanda, en nu zijn ze zigzaggend onderweg naar zuidelijk Afrika. Twee jaar is het plan. Afhankelijk van terrein, regen en hoogtemeters, fietsen ze elke dag 20 tot 50 km. Onderweg verblijven ze in kleine guesthouses, scholen en kerken, of ze kamperen. Ze willen langs het Eyasi-meer naar het noorden rijden, waar ik vandaan kom, maar ze hadden net als ik nergens goede informatie gevonden.

Mijn bewondering voor fietsreizigers is gigantisch. Net als ik worden ze blootgesteld aan het verkeer en de elementen, zijn ze kwetsbaar en afhankelijk van goedwillende mensen. Maar ze gebruiken hun eigen kracht en zijn zoveel langzamer. Een dikke week later,

als ik al lang en breed terug in Mwanza ben, lees ik dat ze in hun tentje 's nachts aan het meer belaagd zijn door een hyena. Abel had er dagen later nog hartkloppingen van.

Het paard ruikt de stal. Ik besluit diezelfde dag nog naar Mwanza te rijden. Rijden, tanken, drinken, bananen eten, repeat. Nog een paar rivierdoorsteken, nog wat strepen modder en mulle aarde, en dan asfalt. Titus, de bewaker van mijn guesthouse, verwelkomt me in een spierwit hemd. Als hij ziet hoe smerig de motor en tassen zijn, begint hij alles meteen af te laden en schoon te maken. Algauw beseft hij dat dit vuil 'next level' is, en gaat zich omkleden. Twee uur is hij aan het schrobben. Het taximotortje blinkt mooier dan ooit. Vanaf morgen kan het zich weer van zijn normale taken kwijten, met 1.568 km meer op de teller, verse olie, nieuwe koppellingsplaten, en dappere Jackline aan het stuur. —

Vanaf morgen kan het taximotortje zich weer van zijn normale taken kwijten, met 1.568 km meer op de teller.