

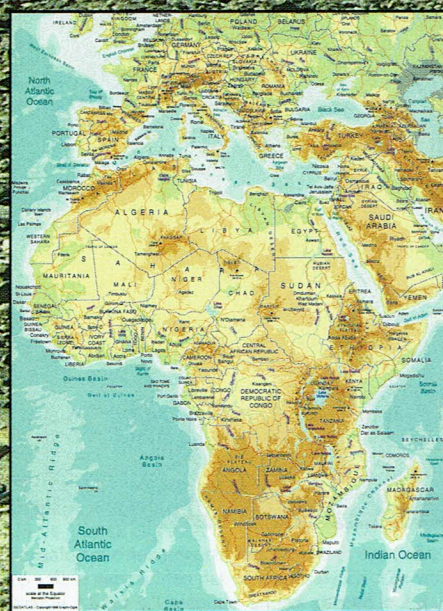
REIZEN: AFRIKA VAN NOORD NAAR ZUID

MOTO '73
nr. 23 1999

Per Yamaha XT60

Na maanden van voorbereiding is het eindelijk zo ver: ik vertrek met mijn geprepareerde Yamaha XT600 (zie ook MOTO 73 nr. 6/99) van Ommen naar Kaapstad, waarbij ik via Oost-Europa, Turkije en het Midden-Oosten via donker-Afrika naar het zuiden afzak. De eerste dagen vragen veel gewenning en al op de tweede dag wordt alle bagage herverdeeld, want de gewichtsverdeling is niet in orde en de spullen die ik het meest nodig heb zitten onder in de koffers. Verder denk je voortdurend aan thuis en moet je weer handigheid krijgen in het snel opzetten en afbreken van je tentje en het eten koken op een brandertje. Kortom het duurt één of twee weken voordat je echt in een reisritme zit. Maar ik heb zes maanden de tijd om in Kaapstad te komen, dus tijd genoeg om te wennen...

tekst en foto's: Ko van Oldenbarneveld



0 naar Kaapstad

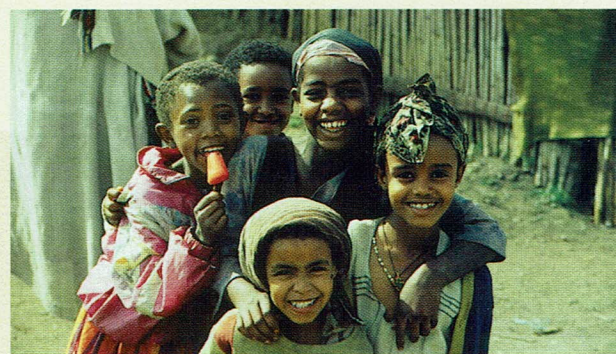
Per Yamaha XT600
van Ommen naar
Kaapstad brengt je
in dit soort
onvergetelijke
gebieden. Dit is een
piste in Eritrea





REIZEN: AFRIKA VAN NOORD NAAR ZUID

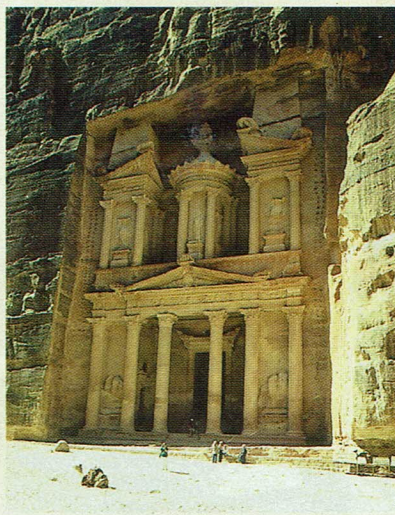
plaats over de Desert-Highway, die dus mudvol zit met zwaar beladen, kruipende, dampende en olielekkende vrachtauto's. Aquaba is een niet vreselijk interessante stad, maar een aantal zaken dienen hier geregeld te worden. Zo regel ik eerst een visum voor Egypte en ga vervolgens op zoek naar tickets voor de boot-oversteek, die een uur of drie duurt. In de stad wemelt het van de agentschappen die als tussenpersoon voor de scheepvaartmaatschappijen tickets verkopen, maar het voordeligst zijn de tickets gewoon in de haven. Er varen twee boten per dag, eentje om 11.00 en eentje om 15.00 uur. Als ik de volgende morgen rond negenen in de haven ben, heb ik volgens de heren voldoende tijd om tickets te kopen en de rest van de papierwinkel te regelen. Tijd genoeg voor een ontbijtje in de stad, bijvoorbeeld. Daarna in de supermarkt nog wat eetbaars en een paar flessen water gehaald, want er is niet altijd eten en drinken aan boord te krijgen. Bovendien loopt de temperatuur alweer op naar waarden iets boven de 30 °C. Rond 10.00 uur ben ik terug bij de boot en ga maar eens vragen hoe laat we aan boord mogen. De vertrektijd van 11 uur zal niet gehaald worden, maar om half één gaan ze met het laden beginnen. Wachten dus. Mooi de tijd om alvast een boek over Egypte te lezen en de



Overal waar je komt zie je kindergezichten als hier in Ethiopië

De eerste week gaat het via een aantal Oost-Europese landen richting Turkije. Het weer zit behoorlijk tegen: de eerste paar dagen alleen maar regen en heel veel wind. Na zes dagen sturen bereik ik Turkije en gaat het tempo omlaag. Ik ben al verschillende keren in Turkije geweest en ik blijf het een verschrikkelijk mooi land vinden met vriendelijke en gastvrije mensen. Ik blijf twee dagen in de prachtige omgeving van Cappadocië, wat echt doet denken aan een maanlandschap. Vervolgens gaat het door naar Syrië waar de oude stad Palmyra wordt bezocht. Als je maar één ding kunt bezoeken in Syrië ga dan naar Palmyra. De ruïnes van deze stad strekken zich uit over meer dan 50 hectare!

In de hoofdstad Damascus heb ik een visum gehaald voor Jordanië. Over de prachtige Kings-Highway gaat het naar het zuiden. Daarnaast worden de ruïnes van Petra bezocht, vooral de schatkamer is heel indrukwekkend. Een meer dan veertig meter hoog gebouw compleet in de rotsen uitgehakt. In deze omgeving is ook een Indiana Jones-film opgenomen. Dat er nog meer landgenoten in de buurt aanwezig zijn wordt de volgende morgen duidelijk: in het kaartenvakje van de tanktas zit een briefje van de familie van Wierden (bu-



De schatkamer van Petra

ren van mijn sponsor Mestebeld) en een visitekaartje van Harry Kerssies van de supermarkt in Zwolle. Ze hebben waarschijnlijk de motorfiets zien staan, vastgeketend aan een lantaarnpaal.

Desert-Highway

De volgende dag gaat het naar Aquaba, een kleine 140 km verderop. Aquaba is de enige havenstad van Jordanië en alle transport van en naar deze haven vindt

Een van de piramides in de omgeving van Cairo. Van dichtbij zien ze er duidelijk minder strak uit

laatste Jordaanse dinars in een restaurant uit te geven. Om 13.00 uur mag iedereen aan boord en rond 16.00 uur begint de boot eindelijk te varen...

Drie uur later bereiken we de Egyptische havenstad Nuweiba, waar het inmiddels donker is. Ik rij van boord af en parkeer de motor ergens op het douaneterrein een paar honderd meter verderop tussen een wirwar van mensen, bagage en kantoortjes. Ik loop een beetje in het rond en heb geen idee waar ik naar toe moet. Eerst maar eens geld wisselen bij de bank. Daar komt iemand van de Tourist Police in een kraakwit marine-uniform naar me toe en hij maakt me wijjs in deze bureaucratische ellende. Om met de motorfiets Egypte binnen te komen moet er flink betaald worden; omgerekend 250 gulden aan verzekering, wegenbelasting en andere zaken! Je krijgt daarvoor wel een Egyptisch kenteken op de motor. Ruim vier uur duurt deze martelgang en dan kan ik het douaneterrein verlaten, om pas rond middernacht de eerste de beste camping op te draaien. Pff, wat een hec-tisch dagje. Bijna zeventien uur in touw geweest voor een boottochtje van drie uur. Het bleek een mooi voorproefje voor wat nog komen zou.

Egypte, mooi maar bureaucratisch

De eerste dag in Egypte gebruik ik om bij te komen en de motor na te kijken. Alle bouten en moeren worden nage-trokken en bagagerek en koffers gecontroleerd. Verder de

spaken bekijken en het luchtfilter schoonmaken. Ik ben nu 23 dagen en 6500 km onderweg en moet (voor het eerst) olie bijvullen: 0,2 liter. Daarna is het tijd om aan het strand liggen en na te denken over mijn visum voor Kenia. Dit land is nog ver weg, maar in Cairo, de hoofdstad van Egypte, blijkt het makkelijker te verkrijgen dan bijvoorbeeld in Eritrea of Ethiopië.

Via de Synai-woestijn bereik ik Cairo, waar ik enkele andere overlandreizigers ontmoet. De meesten zijn bezig een verschepping te regelen van Egypte naar Eritrea. De grens met Soedan zou namelijk potdicht zijn. Als dat inderdaad zo is, is dat een flinke streep door de rekening. Maar als motorrijder ben je niet zomaar uit het veld geslagen, misschien is het wel mogelijk om in het zuiden van Egypte met een bootje de Nijl over te steken en zo in Soedan te komen. In ieder geval ben ik van plan om zover mogelijk naar het zuiden te rijden en als inderdaad de grens dicht is dan zien we dan wel weer verder. In Cairo haal ik een visum op voor Kenia en bezoek de piramides en de sfinx, die er indrukwekkend uitzien. Wel massa's toeristen, souvenirs en ansichtkaarten. En natuurlijk opdringerige kamelendrijvers die je een kameel voor een paar uur willen aansmeren. Via de plaats Hurghada, waar veel toeristen komen duiken, gaat het naar Luxor, Aswan en vervolgens naar de tempels van Abu Simbel in het uiterste zuiden van Egypte. Heel veel militaire roadblocks en controles onderweg en de

grens met Soedan zit inderdaad dicht. Ook een boot over de Nijl vinden lukt niet. Bijna niemand vaart of wil het risico lopen gepakt te worden met toeristen aan boord; de straffen zijn hoog. Ik hoor een verhaal van een groep Duitsers die illegaal de grens overstaken en werden gepakt: hun jeep en twee motoren werden in beslag genomen, evenals alle kostbaarheden en geld. Twee weken in de gevangenis en vervolgens zonder spullen op het vliegtuig naar huis gezet. Geen geintjes dus! Er zit weinig anders op dan terug te rijden naar de kust en in elke havenstad een boot proberen te zoeken die om Soedan heen naar Eritrea vaart. Ik kom uiteindelijk in Suez terecht waar ik Sjaak Lucassen ontmoet, die met zijn Fireblade een wereldreis maakt (zie MOTO 73, nr. 18/98). Samen met Sjaak ben ik een paar dagen bezig alle alternatieven op een rijtje te zetten. In Suez wemelt het van de scheepvaartmaatschappijen met een veelvoud aan duistere figuren en tussenpersonen. Eén grote corrupte en bureaucratische rotzooi hier in Suez, de moed zakt je af en toe gewoon in de schoenen, want er zijn geen afspraken te maken en financieel proberen ze er allemaal een slaatje uit te slaan. Uiteindelijk lukt het mij een vrachtschip te vinden, dat de motorfiets van Suez naar Assab, de meest zuidelijke havenstad van Eritrea, brengt, maar omdat de vrachtboot geen passagiers meeneemt ga ik zelf met het vliegtuig. Sjaak gaat eerst nog twee weken door Egypte toeren en vliegt dan met zijn Fireblade in het vrachtruim naar Asmara, de hoofdstad van Eritrea. Na meer dan een week van absolute stress kan ik dus eindelijk weg uit Egypte. Het is een mooi land, maar je moet er niets proberen te regelen.

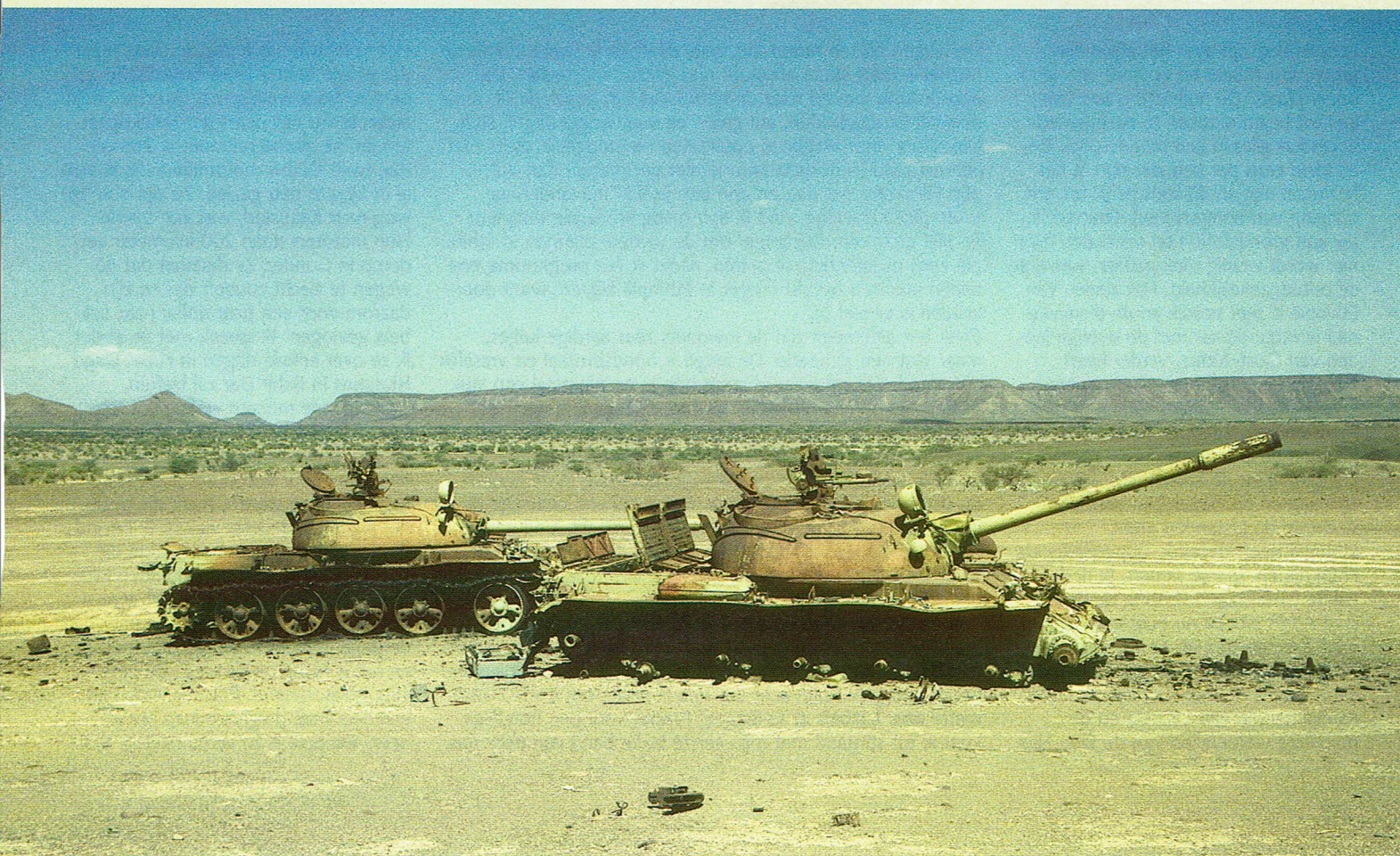
Het begin van zwart-Afrika

Eritrea was altijd een provincie van Ethiopië, maar na een jarenlange onafhankelijkheidsstrijd zijn ze nu sinds enige jaren zelfstandig. Het opbouwen van het land gaat snel, de mensen zijn gemotiveerd en vreselijk gedreven. Ze zijn Ethiopië op tal van gebieden al ver voorbij. In Assab is het ruim 40 °C, gekoppeld aan een enorm hoge luchtvochtigheid. Een slopend klimaat, enkele T-shirts en een paar liter water per dag zijn zeker nodig. De volgende dag loop ik naar de haven, waar iedereen heel eenvoudig een bezoe-

kerspas kan krijgen. Alles gaat hier heel relaxed, wat een verschil met Egypte! Volgens de berichten gaat mijn motorfiets over een dag of drie aankomen en dat blijkt inderdaad te kloppen. De douaneformaliteiten verlopen langzaam maar wel zeer correct. Het kost bijna een dag om de motor „vrij” te krijgen, waarna een behoorlijke schoonmaakklus volgt, want de fiets is door het zout aangetast. Alles schoonmaken en weer invetten dus. Daarna maak ik een tocht van een paar dagen door het zuiden van Eritrea en ga de grens over met Ethiopië.

Het gebied hier heet de Danakilwoestijn en ligt op een „hoogte” van 160 meter onder zeeniveau en het is warm, zeer warm. Het is zelfs een van de warmste gebieden op aarde. In de westerse landen geldt Ethiopië als een synoniem voor woestijn, droogte en honger, maar de werkelijkheid is anders. Het landschap van Ethiopië wordt gedomineerd door een vulkaanachtig plateau met een gemiddelde hoogte van 2000 meter en maar liefst 20 toppen boven de 4000 meter. De hooglanden zijn tevens de bron voor een viertal belangrijke rivieren die kriskras door het land lopen. De bekendste daarvan is de blauwe Nijl. Het klimaat is sterk wisselend van sneeuwval in de bergen tot temperaturen boven 50 °C in de Danakilwoestijn. De

Achtergebleven tanks in de Danakilwoestijn als een herinnering aan de oorlog in Eritrea





hooglanden zijn over het algemeen groen, vruchtbaar en er vindt veel landbouw plaats. De regentijd is van half juni tot begin oktober. In deze periode verandert alles in een modderpoel. Gemiddeld eens per tien jaar regent het helemaal niet en dit leidt gelijk tot een dreiging van hongersnood. Ethiopië is rijk aan grondstoffen en mineralen maar hier wordt weinig mee gedaan vanwege de ontoegankelijkheid. Het zuiden van Ethiopië is zeer bosrijk en de dierenwereld is vergelijkbaar met de overige landen van Oost-Afrika. Verder heeft Ethiopië tal van (historische) bezienswaardigheden. Jaarlijks komen er meer toeristen naar Ethiopië, de meesten vliegen van de ene plaats naar de andere. Logisch, want de kosten voor vliegen zijn laag en de wegen zijn zeer, zeer slecht en de afstanden groot. Ethiopië heeft dezelfde oppervlakte als Frankrijk en Spanje samen. Ik rij de eerste twee dagen richting de hoofdstad Addis Abeba en buig vervolgens naar het noorden af. Er zijn in dit gebied een tweetal bezienswaardigheden die ik beslist wil zien. Dat zijn de onderaardse kerken van Lalibela en de prachtige watervallen van de Blue Nile.

De wegen blijken rampzalig, zelfs dikke rode strepen over de Michelin-kaart staan absoluut niet garant voor asfalt. De hoofdroutes van en naar de hoofdstad zijn nog redelijk, maar meestal kapotgereden, vol gaten en veel weggeslagen stukken. Door deze wegen is opschieten niet mogelijk. Zelfs met een off-road-motorfiets kom je niet veel verder dan 200 à 250 kilometer per dag en dan ben je tien uur onderweg. In de plaats Weldiya vind ik een rustig en aardig hotelletje en blijf daar een dag langer om de verdere plannen in Ethiopië eens op een rijtje te zetten. Moet ik het programma een beetje inkorten of juist langer in Ethiopië blijven, want doorknallen is er niet bij. Over het algemeen zijn de inwoners zeer aardige luitjes, maar wat een armoede. De jeugd is hondsbrutaal en vreselijk vervelend. Overal waar je loopt heb je er minimaal een stuk of tien om je heen. Inclusief de hele tijd opmerkingen als „where you go“, „give money“ en „fuck you“. Niet dat het bedreigend is, maar leuk is anders. Lalibela is een vreemde geïsoleerde stad hoog in de bergen, op een hoogte van 2630 meter. Het is bekend vanwege de kerken die compleet in de rotsen zijn uitgehakt. Gedurende het regenseizoen van half juni tot begin oktober is de toegang tot Lalibela onmogelijk, zelfs per vliegtuig, maar ook in het droge seizoen is de weg naar Lalibela zwaar en moeilijk. Van andere toeristen hoor ik dat de Chinezen een nieuwe gravelweg hebben aangelegd naar Lalibela. Hij is nog niet officieel open, maar gewoon onder de ketting door en niemand houdt je tegen. Ruim acht uur heb ik nodig om de 177 kilometer naar Lalibela af te leggen. Precies voor een hotelletje kom ik tot stilstand met mijn eerste leuke band van deze reis.

Het hotel is op zich veel te duur, maar dat heb je toch in puur toeristische gebieden. Voor weinig mag ik echter mijn eigen tentje net naast het hotel opzetten en die avond ontmoet ik Boris en Kaj, twee Duitse motorrijders die ik ook al in Egypte heb gezien. Ze zijn ook op weg naar Kaapstad, wat een toeval. Hun motoren staan 200 kilometer verderop in Gonder. Ze dachten dat de wegen te slecht zouden zijn en zijn daarom voor een paar dollar naar Lalibela gevlogen. Ik spreek met ze af dat ik ze over enkele dagen in Hotel Dago Istafanos in Bahir Dar zal treffen. De volgende morgen verlaat ik Lalibela voor een goede 300 kilometer naar Bahir Dar. In twee dagen moet dit te rijden zijn. Het is een lange gravelweg met veel losse stenen, maar die over het algemeen redelijk vlak is. Ik bevind me op een soort van hoogvlakte die zich uitstrekt over vele honderden kilometers. De temperatuur is met een graadje of 20 een stuk aangenamer dan de dagen ervoor in de Danakilwoestijn en het is rustig op de weg. De omgeving is fascinerend. Prachtig groen en een heel fraai berglandschap om je heen. Ethiopië is zo verschrikkelijk mooi.



De watervallen van de Blauwe Nijl in Ethiopië: op sommige punten wel 400 meter breed en 45 meter hoog

Vanuit het vervelende Bahir Dar (wat een irritant volk) maak ik met de Duitsers een dagtrip naar de prachtige watervallen van de Blue Nile, een van de mooiste die je kunt vinden in heel Afrika. Op dit punt heeft de rivier ongeveer een breedte van 400 meter en de watervallen zijn hier ongeveer 45 meter hoog.

De dagen erop rijden we met zijn drieën naar Addis Abeba en daar houden we een paar dagen rust. Ik heb er nu ruim 12.000 kilometer op zitten, dus wordt er weer eens een dagje onderhoud gepland.

Vanuit Addis Abeba rijden we gezamenlijk in een dag of drie naar de grens met Kenia. Het zuiden van Ethiopië geeft een heel ander beeld dan het noorden. De bergen liggen achter ons en het landschap wordt vlakker en steeds groener. Eerst alleen met gras en struiken maar daarna wordt de begroeiing steeds dichter. Veel uitgestrekte bossen en stukken regenwoud, met een redelijk goede asfaltweg tot aan de grens met Kenia. Meestal begint het eind van de mid-

dag een half uurtje lang hard te regenen, daarna is het ook meteen weer droog. We passeren tal van politieposten. Ze stellen een paar vragen en kijken even snel door onze papierwinkel. Maar iedere keer kunnen we weer verderrijden.

Kenia, alleen maar modder

Op tweede kerstdag gaan we de grens over met Kenia. In het registratieboek van de douane zie ik tot mijn verbazing de naam van Sjaak Lucassen staan. Toen ik Egypte verliet, wilde Sjaak daar nog twee weken blijven, hoe kan hij mij dan voor zijn? Hij is de grens twee dagen geleden gepasseerd. Misschien zien we elkaar wel in Nairobi. Tot aan Nairobi is het ruim 800 kilometer, waarvan de eerste 520 kilometer onverhard. Bovendien is de route niet geheel veilig, want er zijn op dit traject regelmatig overvallen door gewapende struikrovers, voornamelijk uit Somalië. Geadviseerd wordt in een konvooi te rijden, maar of dit het geheel veiliger maakt weet ik niet. Misschien heeft een konvooi op de struikrovers wel meer aantrekkingskracht dan drie eenvoudige motorrijders. De route naar Nairobi is trouwens zo slecht door de overvloedige regenval dat er al weken lang

overbruggen. Ze zien eruit als beesten. Op de route zien we ook tientallen vrachtauto's vastzitten in de modder. Met onze wendbare motoren zijn we wel iets in het voordeel, maar vrolijk word je er niet van. We overnachten dus maar in Sololo en die nacht gaan de hemelsluizen opnieuw wijd open. Ruim een uur lang is het buiten aarde-donker van de regen. Er vormen zich een aantal beekjes die het water met donderend geweld afvoeren. Dat maakt het er morgen niet makkelijker op. 's Morgens rond zevenen verlaten we Sololo. Bij de eerste politiepost krijgen we advies om terug te gaan. Maar waarheen dan? Zeker terug naar Ethiopië, mooi niet! Hoe moeten we dan verder? Terug naar Addis Abeba en dan vliegen naar Nairobi? We proberen toch door te rijden. De eerste kilometers is er



Op weg naar Addis Abeba, samen met de Duitsers Kaj en Boris, krijg ik een lekke band



Bij ons hotel in Addis Abeba is het tijd voor een dagje onderhoud

praktisch geen verkeer meer is; een konvooi regelen lukt dus al helemaal niet. Volgens de plaatselijke politie kunnen we ook de route wel met zijn drieën rijden. Overall heeft de regen zijn verwoestende sporen achtergelaten. De weg bestaat uit zand en klei en heeft een zuigende werking op de motorfiets. Maar echt veel hinder hebben we er niet van. Ruim twee uur later zijn we in Sololo, het eerste dorpje op 80 km van de grens.

Er komen ons twee Franse landrovers tegemoet met een militair als bewaking. Het heeft hier gisteren weer enorm geregend en de landrovers hebben twee volle dagen nodig gehad om de 170 km vanaf Marsabit naar Sololo te

weinig aan de hand. Daarna naderen we een enorm modderslagveld. Voor zover het oog reikt alleen maar modder en nog eens modder. Ook naast de weg is het te drassig en te dicht begroeid om te kunnen rijden. We moeten door de modder en het is een kwestie van het beste spoor zoeken. De eerste kilometers gaat het vrij redelijk door een spoor aan de rechterkant van de weg. We bereiken een paar droge stukken waar we de motoren even kunnen neerzetten. Alles maar dan ook alles zit onder de modder en de Duitsers moeten hun lage voorspatbord demonteren omdat het voorwiel niet meer rond wil. Dwars door de modder gaat het verder, langs de gestrande vrachtauto's. Het wordt erger en erger, de sporen worden dieper en drassiger. Steeds vaker komen de zijcoffers tegen de hoog opstaande zand- en modderhellingen. De vermoeidheid slaat toe. Kaj valt een paar keer behoorlijk op zijn bek. Dan wordt het zo drassig dat de motoren er één voor één doorheen moeten worden gesleept.

REIZEN: AFRIKA VAN NOORD NAAR ZUID

Eentje rijden en de andere twee trekken, duwen en slepen.

Maar alle inspanningen zijn zonder meer de moeite waard, want de volgende 200 meter kunnen we stevig doorrijden! Om weer vast te raken in de bagger. We zijn nu al bijna vier uur bezig over dezelfde kilometer. Bijna hopeloos. En maar water drinken. Na zes uur martelen zit de eerste 20 kilometer erop en we hopen het zwaarste achter de rug te hebben. De weg wordt iets beter en de modder iets minder. We rijden nog twee uur-tjes door en bereiken na totaal 54 kilometer een klein dorpje. Ik ben lichame-lijk helemaal gesloopt en met Boris en Kaj is het niet beter gesteld.

's Avonds begint het weer gigantisch te regenen. Ik loop door het dorpje en zie langzamerhand de droge vrachtauto-sporen weer veranderen in een grote modderpoel. Dat belooft niet veel goeds voor morgen. Maar toch maar verderrijden, wat moet je anders. De volgende dag is het weer slepen, duwen en trekken om verder te komen. Ik zet de motor in de versnelling, koppeling los, gas erop en... kom niet meer van de plek. Dat is slecht nieuws: gisteren merkte ik al iets aan de koppeling, maar nu is deze definitief kapot. En ik heb geen reserve-koppelingsplaten meegenomen. Balen dus. En geen ANWB-praatpalen in de buurt... Kaj en Boris rijden op andere Yamaha's, namelijk XTZ 660's en zij hebben allebei wel reserve-koppelingsplaten meegenomen. De koppeling blijkt echter nagenoeg identiek te zijn, zodat we de zaak toch kunnen repareren. Ondertussen komt ons een

landrover tegemoet, die vanmorgen om 8 uur uit Marsabit is vertrokken. Een kleine drie uur heeft hij nodig gehad voor de 120 km. De weg was redelijk met hier en daar nog een paar lastige stukken. Het is rond 11 uur als de motoren weer worden gestart. En de weg blijkt inderdaad redelijk te doen. Eindelijk zijn we in Marsabit. We staan bij de Kenia Lodge te praten als Sjaak aan komt lopen. Hij blijkt naar Asmara in Eritrea te zijn gevlogen om vandaar over de hoofdroute door Ethiopië te rijden. Maar omdat alle vracht- en tankauto's vastzitten is er in Marsabit geen benzine meer te krijgen, zodat er niets anders opzit dan te wachten. We boeken dus maar een kamer in het Highway-hotel waar Sjaak ook zit en gaan maar een beetje genieten van goed eten en een biertje. Dan pas besef ik overigens wat een mazzel ik met die koppelingsplaten heb gehad. Stel je voor dat ze niet hadden gepast, dan had ik dus met een vrachtwagen mee moeten liften, om bijvoorbeeld in Nairobi nieuwe platen te zoeken. Dat had me weken gekost!

De evenaar

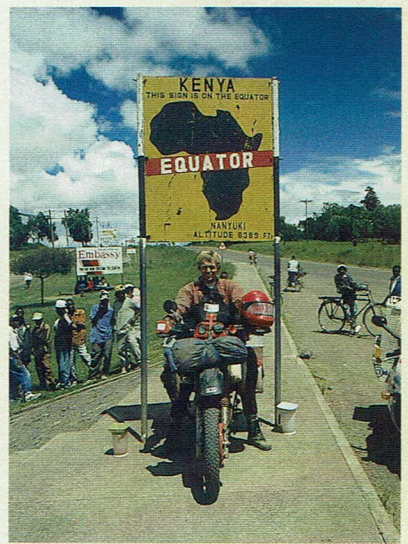
De volgende dag komen tegen 5 uur 's avonds een tweetal landrovers aanrijden. Ze zijn richting Nairobi gereden op zoek naar gestrande tankauto's en hebben 2400 liter benzine overgepompt. We kunnen onze tanks en jerrycans weer vullen en de volgende dag vertrekken we richting Nairobi. We hebben met zijn vieren twee dagen nodig voor de 260 kilometer naar Isiolo. Opmerkelijk is het tempo van Sjaak; met onze off-roads moeten we af en toe behoorlijk gas geven om bij te blijven. Vanaf Isiolo rijden we in één dag naar de hoofdstad Nairobi. Onderweg passeren we bij het plaatsje Nanyuki de evenaar, waar natuurlijk wat foto's moeten worden gemaakt. We bivakkeren die avond op de Upper Hill-campsite, een camping voor overlanders, die wordt gerund door een Nederlandse vrouw. Het is er druk en op het terrein staan tal van vrachtauto's van verschillende reisorganisaties. Verder veel landrovers en een aantal motoren. Bijna iedereen komt vanuit het zuiden en wacht hier al bijna twee weken op beter weer. Niemand durft het aan om richting Ethiopië te rijden. De hele avond zitten we te vertellen over de belevenissen, de regen, de modder en tal van andere zaken, iedereen wil het laatste nieuws horen over de route naar Ethiopië. We besluiten een paar dagen in Nairobi te blijven om wat rond te kijken en brieven en kaarten naar Nederland te sturen. Ver-

der moet de motor goed worden nagekeken: die heeft het de laatste paar dagen erg zwaar gehad. En ik moet nog naar Kaapstad. Hier in Nairobi ben ik qua beschikbare tijd en geplande kilometers ongeveer op de helft van mijn reis. Ik ga een aantal reisgidsen doorlezen om me een beetje in te leven in het tweede gedeelte van deze Afrika-reis. Verder gaan we morgenavond eten in het Carnivore. Daar kun je echt alle soorten vlees eten die je wilt hebben. Ze hebben struisvogel, zebra, waterbuffel en nog veel meer. Dat wordt bunkeren, het water loopt me nu al uit de mond...



(wordt vervolgd)

De passage van de Evenaar bij Nanyuki in Kenia



Dagen achtereens zwoegen we voort door dit soort moddersporen in het noorden van Kenia

