

Wijs op reis

MOTO '73
nr. 6 - 1999.

Het begon allemaal dicht bij huis, met reizen door Europese landen. Daarna werden de bestemmingen exotischer en doorkruiste ik Tunesië, Algerije en Marokko en vervolgens stonden Turkije, Syrië, Jordanië, Egypte en Israël op het programma. In 1993 maakte ik mijn laatste reis, door Oost-Europa naar Turkije om via Iran, Pakistan en India uiteindelijk in januari 1994 in Nepal aan te komen. Kortom, het werd hoog tijd er weer eens tussenuit te knippen, ditmaal naar Zuid-Afrika.

Zo'n reis maak je echter niet zomaar. De voorbereidingen zijn zeer uitgebreid en nemen meer dan een jaar in beslag.

Tekst en foto's: Ko van Oldenbarneveld

Begin 1996 vond ik het weer eens tijd voor een reis-gesprek met mijn werkgever, de firma IJssel Technologie te Zwolle, waar ik als constructeur werkzaam ben. Ik kon zes maanden vrij nemen en dus plannen maken om het overbevolkte Nederland met zijn 500 inwoners per vierkante kilometer, met elke drie kilometer een file en iedere 800 meter stoplichten, te verlaten. Ditmaal zou ik naar Kaapstad (Zuid-Afrika) gaan.

Het doorkruisen van het Afrikaanse continent is absoluut geen makkie en dient niet te worden onderschat. De afstanden zijn enorm, de woestijnen meedogenloos, een aantal ziektes levensgevaarlijk en de hygiënische omstandigheden belabberd. Bovendien is er in grote delen van Afrika nauwelijks enige infrastructuur, zijn er voortdurend grensconflicten en burgeroorlogen en is het ambtelijk apparaat bureaucratisch, corrupt en vooral niet vooruit te branden. Een goede voorbereiding is echt noodzakelijk en dan nog heb je geen enkele garantie dat er onderweg geen problemen ontstaan.

Informatie verzamelen

Globaal zijn er in de reisvoorbereiding zes aandachtspunten: het vaststellen van de reisroute en de reistijd, de benodigde papierwinkel, de preparatie van de motorfiets, de gezondheid en de benodigde medicijnen, de financiën en de post „overige punten”, zoals kampeerspullen, muziek, toiletartikelen, kleding, routekaarten, reisgidsen en een foto-uitrusting.

Voor het vaststellen van de reisroute kocht ik een drietal Michelin-kaarten, die samen het hele Afrikaanse conti-

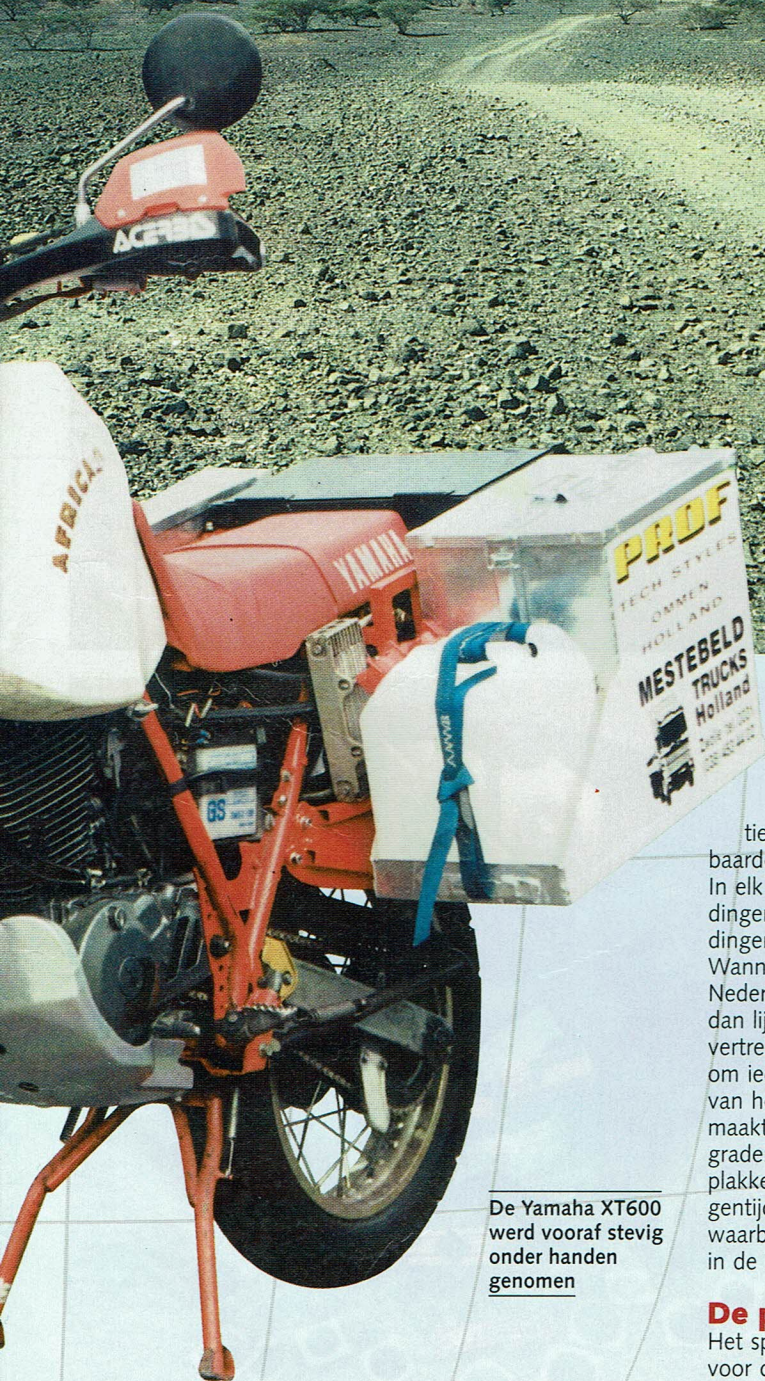
nent bestrijken. Die heb ik thuis in de gang aan de muur gehangen en op me laten inwerken. Daarna heb ik bij verschillende instanties informatie verzameld over de te volgen reisroute. Zo heb ik een veertigtal ambassades gebeld over de veiligheid in hun land, toestemming om met de motorfiets door het land te rijden en of de grenzen met het vorige en het volgende land wel open zijn. Bij het ministerie van Buitenlandse Zaken en de ANWB informeerde ik ook naar de veiligheid in de diverse landen. Daarnaast raadpleegde ik diverse nationale en internationale reisorganisaties die dergelijke reizen ondernemen met omgebouwde vrachtauto's. Ook de stichting Global Travel Information heeft veel nuttige informatie. Deze stichting heeft een enorme databank met informatie en ervaringen van reizigers over bijna alle landen in de wereld. Een heel goede bron van informatie zijn de reisgidsen van Lonely Planet.

Al deze organisaties hebben trouwens eigen Internet-pagina's. Het is aan te bevelen om zowel tijdens de voorbereidingen als tijdens de reis op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen.

Na het verzamelen van de informatie konden de verschillende Afrikaanse landen worden ingekleurd. Een rode kleur voor onveilig, grijs voor twijfelachtig en wit voor „in orde”. Zodoende heb ik ervoor gekozen Afrika aan de kant van Egypte in te duiken en in het oosten van Afrika te blijven tot aan Kenia. Daarna gaat de route via Tanzania, Zambia, Zimbabwe en Botswana en Namibië naar de westkust,

Bij het maken van echt verre reizen komt een enorme voorbereiding kijken





De Yamaha XT600 werd vooraf stevig onder handen genomen

en vervolgens naar Zuid-Afrika. In deze route zitten nog een aantal knelpunten waarvan ik niet weet of ik ze onderweg kan oplossen. Maar de informatie wordt vaak beter en betrouwbaarder naarmate je er dichterbij komt. In elk geval neem ik in de voorbereidingen een aantal alternatieve omleidingen mee.

Wanneer je zes maanden hebt om van Nederland naar Zuid-Afrika te rijden, dan lijkt oktober de beste tijd om te vertrekken. Het is meestal niet mogelijk om ieder land in de ideale maanden van het jaar te bezoeken. Maar je maakt het jezelf knap lastig om bij 50 graden Celsius een band te moeten plakken in de woestijn of om in de regentijd door het oerwoud te rijden waarbij de motorfiets tot aan het zadel in de blubber wordt weggezogen.

De papierwinkel

Het spreekt voor zich dat je paspoort voor dit soort reizen nog lang genoeg geldig moet zijn, een dikker zakenpaspoort is trouwens aan te bevelen. Zelf

vraag ik voor elke reis een nieuw paspoort aan om de visum-sporen van voorgaande reizen uit te wissen. Sommige landen liggen elkaar nu eenmaal niet zo goed. Daarna is het zaak om voor het vertrek al zoveel mogelijk visa te verzamelen. Als motorrijder is dit niet eenvoudig, want je kunt geen vliegtickets overleggen en daardoor val je gelijk buiten het standaardverhaal. Uitgebreide correspondentie is het gevolg. Aangegeven dient te worden op welke datum en bij welke grensposten ik het desbetreffende land in en uit denk te rijden. Bankgaranties zijn nodig om aan te tonen dat er voldoende geld voorhanden is.

De aanvraagtijd van de diverse visa varieert van enkele uren tot enige weken. De visa dienen daarom op verschillende tijdstippen te worden aangevraagd om ze zo kort mogelijk voor vertrek te kunnen ophalen bij de verschillende ambassades. Anders bestaat de kans dat ze zijn verlopen voordat je daadwerkelijk bij de grens van dat land aankomt. Van een vijftal landen wil ik voor aanvang van de reis over het visum

EEN WERELDREIS VOORBEREIDEN

te beschikken. In de overige landen is het vrij eenvoudig om onderweg aan de grenzen of bij de ambassades in het land ervoor het visum op te halen.

Exakte informatie omtrent het aanvragen van visa is aanwezig bij de ANWB, waar je ook een internationaal rij- en kentekenbewijs en een zogenaamd „Carnet de Passage” kunt halen, noodzakelijk als je buiten Europa met een eigen vervoermiddel rijdt. Buiten Europa geldt het principe van vrij verkeer van handel en goederen niet meer en daarom dienen er tijdelijk invoerrechten van de motorfiets te worden betaald. Voor het reizen door Afrika dient omgerekend anderhalf maal de dagwaarde van de motorfiets aan tijdelijke invoerrechten te worden afgedragen. Dit bedrag wordt op een geblokkeerde bankrekening gestort en men ontvangt het Carnet de Passage. Indien de motorfiets in een Afrikaans land achterblijft door verkoop of diefstal(!) worden de tijdelijke invoerrechten definitief en ben je het geld dus kwijt. In de andere gevallen ontvang je het geld terug als je weer met motorfiets in Nederland terugkeert en je je bij een van de douanekantoren meldt.

In een aantal landen is een WA-verzekering voor je motor verplicht. Deze kan dan vaak eenvoudig aan de grenzen worden afgesloten. Ook Kenia kent een dergelijke WA-verplichting, de WA-verzekering kan hier echter alleen maar in de hoofdstad Nairobi worden afgesloten. Nu ontstaat de komische situatie dat je door wilt rijden naar Nairobi om hier de motor te verzekeren, maar dat je niet door mag rijden omdat je niet verzekerd bent. Met andere woorden: je dient vanuit Nederland te proberen deze WA-verzekering voor je vertrek te regelen, zodat je eenmaal aan de grens met Kenya een polis kunt overleggen.

Preparatie motorfiets

De motorfiets waarmee je op pad wilt gaan, dient natuurlijk geschikt te zijn voor de te ondernemen reis en in een goede algemene conditie te verkeren. Het is natuurlijk niet onmogelijk de woestijn met een Honda GoldWing te doorkruisen of met een Harley door het tropisch regenwoud te toeren, maar het wordt er allemaal niet makkelijker op. Behalve de keuze van de motor hangt natuurlijk ook veel af van de rijcapaciteiten van de bestuurder.

Mijn keus is gevallen op een Yamaha XT600 van het bouwjaar 1988, een off-road met een luchtgekoelde eencilinderviertakt-kraftbron. Met een drooggewicht van 138 kg is deze motor licht en daardoor enorm wendbaar. Het blok staat bekend als zeer betrouwbaar en sterk. De motorfiets is alleen voorzien van een kickstarter en verder van zo min mogelijk andere elektronische toeters en bellen.

De XT600 werd nog behoorlijk onder handen genomen voordat deze geschikt was voor de Afrika-reis. Gedurende een periode van zes weken is er samen met mijn vrienden Bob en Manfred bijna dag en nacht aan gesleuteld. Om het aantal sleuteluren te kunnen opvoeren, werd er afwisselend door andere vrienden en vriendinnen boodschappen gedaan, eten gekookt en heel veel sterke koffie gezet. Het resultaat is dat de motorfiets op maar liefst 56 punten afwijkt van de originele versie. De belangrijkste aanpassingen zijn een grote benzinetank, een stevig, zelfgebouwd kofferrek met aluminium zijkoffers, WP-vering voor en achter en dubbelzijdig afgedichte lagers in beide wielen en in de achtervork. Om het blok onder alle omstandigheden thermisch onder controle te houden, werden een oliekoeler uit een 2CV en een olietemperatuurmeter gemonteerd. Tevens werd er een oliepomp met een iets grotere capaciteit in het blok geplaatst.

Natuurlijk zal tot aan Kaapstad ook nog het nodige vervangen of gerepareerd moeten worden. De hoeveelheid reserveonderdelen, reparatiemateriaal en gereedschap dient echter zo minimaal mogelijk te blijven, want die zijn zwaar en nemen een hoop ruimte in en hebben daardoor een negatieve invloed op de handelbaarheid en de stureigenschappen van





1
Behalve de nodige nooddranksoenen zijn diverse waterzuiveringsmiddelen van levensbelang



2
Onderweg moet je een flinke tas met medicijnen meenemen

3
Met alleen een paspoort en een rijbewijs kom je het Afrikaanse continent niet door

4
Ook de kampeeruitrusting moet een plekje aan boord van de XT600 krijgen



5
Voor lekke banden en andere kleine reparaties moeten de nodige onderdelen mee



6
Hoewel de gereedschapset zo miniem mogelijk moet zijn, moeten alle benodigde reparaties er onderweg mee uit te voeren zijn

7
Met behulp van goede landkaarten en reisgidsen kun je je oriënteren op de te volgen route

de motorfiets. De ervaring leert bovendien dat er toch altijd iets anders kapot gaat dan je bij je hebt. Ik neem alleen spullen mee voor de kleine reparaties, zoals het plakken van lekke banden, het vervangen van gebroken spaken, het repareren van kapotte kabels of van een gebroken ketting. Ook het dichten van een lekgeslagen carter lukt nog wel. Wordt het allemaal wat complexer en praten we over zuigers, krukaslagers en versnellingsbakken, dan moet ik naar een wat grotere stad toe door bijvoorbeeld met een vrachtauto mee te liften. Vervolgens kan ik dan via de ANWB de benodigde onderdelen naar het plaatselijke post- of douanekantoor laten sturen, want daarvoor staat de „Reis en Kredietbrief” garant. Om in Nederland snel aan de juiste onderdelen te kunnen komen, heb ik er onlangs een identieke Yamaha XT600 bij gekocht. Tot de onderdelen arriveren, geniet ik dan per bus of trein van het Afrikaanse landschap. Behalve de nodige reparaties zijn er ook de nodige onderdelen die door slijtage vervangen dienen te worden. Met één set banden en één ketting/tandwielset kom ik bijvoorbeeld niet tot Kaapstad. Deze vervangingsonderdelen heb ik thuis allemaal in een grote doos klaar staan. Ik bel of fax ongeveer veertien dagen voordat ik deze onderdelen echt nodig heb naar huis en de onderdelen worden opgestuurd naar het postkantoor van een grote stad waar ik ongeveer twee weken later zelf ook hoop te arriveren.

Gezondheid en medicijnen

Het wel of niet slagen van de reis hangt sterk af van de mate waarin je onderweg gezond kunt blijven. Menig toerist is niet bestand tegen de wisseling van het klimaat en de leefomstandigheden. Ter plaatse goed opletten met eten en drinken kan echter veel narigheid besparen. Als preventie tegen een aantal vervelende ziektes zijn vaccins beschikbaar. Een aantal zijn verplicht, zoals tegen gele koorts en cholera, weer andere worden sterk aanbevolen, zoals inentingen tegen DTP, tyfus en geelzucht. Informatie hierover is te verkrijgen bij de plaatselijke GGD of bij het Tropeninstituut te Amsterdam. Bij deze centra kan men tevens terecht voor informatie over het malaria-risico onderweg en de te treffen voorzorgsmaatregelen. Voor onderweg dient een soort reisapothek te worden samengesteld met daarin onder andere medicijnen tegen maag- en darmbezwaren, verbandspullen en pleisters, pijnstillers, een antibioticum en middelen als Autan, Azaron en ORS. Verder zijn waterzuiveringstabletten en/of een Kathadyn-filter aan te bevelen, evenals een geïmpregneerd muskietennet. Vraag ook hiervoor bij de plaatselijke GGD of apotheek de nodige informatie.

Financiën

Tijdens de voorbereidingsfase heb je er al het nodige geld doorheen gejaagd, zonder dat je ook maar een meter hebt gereden. Maar ook onderweg moet je natuurlijk over voldoende financiële middelen beschikken. De Rabobank in Ommen heeft perfect voor me uitgezocht welke buitenlandse valuta en/of cheques er worden geaccepteerd in de landen die ik aandoe. Voor het Europese deel van mijn reis neem ik vooral Duitse mark en Eurocheques mee. Daarna gaan we over op de Amerikaanse dollars, zowel contanten als in Thomas Cook traveller-cheques. Maar in beide gevallen niet groter dan 50 dollar per stuk, anders geeft dit problemen met het omkopen, wisselen en/of verzilveren. Eenmaal in Kenia aangekomen is het eenvoudig om de financiële middelen weer aan te vullen. Met een Master Card of Visa Card kunnen bij de diverse banken gewoon Amerikaanse dollars worden opgenomen. Dit kan zowel in contanten als in Traverseer Cheques. Verder staan de Grens Wissel Kantoren (GWK's) er garant voor dat ze binnen 24 uur geld vanuit Nederland naar Kenia, Oeganda en Tanzania overmaken. In Zuid-Afrika kan ik een Master Card of Visa Card gebruiken om een vliegticket aan te schaffen en het transport van de motorfiets terug naar Nederland te betalen.