

P'TIT YETI NIEUWSBRIEF

FEBRUARI 2015

KAMEROEN



Versie 1.00.001

Februari 2015

Kameroen

Vele traillopers dromen ervan om ooit eens een wedstrijd in een of ander exotisch land te lopen. Bijna al dergelijke wedstrijden hebben een kantje waar erg weinig zich van bewust zijn. Meestal is de locatie het enige dat er exotisch aan is. De organisatie gebeurt gewoon vanuit Europa (dikwijls Frankrijk). De meeste deelnemers zijn dan ook gewoon uit dat land afkomstig en betalen een smak geld voor wat in essentie een sportieve georganiseerde reis is. Daarnaast worden meestal een paar lokale lopers uitgenodigd om de schijn van lokaalheid wat hoog te houden en een paar elitelopers om publiciteit te genereren. Deze laatste twee groepen betalen dan niet of toch veel minder. Bij mij wringen dergelijke wedstrijden altijd een beetje. Het voelt wat artificieel aan. Mijn voorkeur gaat dan uit naar zelf zonder de beperkingen van een wedstrijd ergens heen te trekken en daar wat te lopen. Sommige gebieden zijn jammer genoeg erg moeilijk toegankelijk of duur om zonder de ruggeleuning van een organisatie heen te reizen. In dergelijke gevallen ga ik een uitnodiging voor een dergelijke wedstrijd natuurlijk niet afslaan.

Zo goed als alle trails in Afrika zijn op die manier georganiseerde reizen. Bij de Afrikaanse wedstrijden die ik ken zit maar een grote uitzondering. Dan heb ik het over de Mount Cameroon Race. De organisatie daarvan is in handen van de Kameroense atletiekfederatie, die er elk jaar in slaagt om er een grote knoeiboel van te maken. De deelnemers zijn bijna allemaal Kameroenees. Daarnaast komen nog wat lopers uit de omliggende landen en het handvol blanke deelnemers zijn de vreemde eenden in de bijt. Die paar blanke deelnemers wonen dag nog bijna allemaal in de buurt van Kameroen of hebben toch minstens connecties ter plaatse. Anders is het bijzonder lastig om informatie over de wedstrijd te vinden.

Mount Cameroon Race of Hope

De wedstrijd bestaat al sinds de jaren zeventig en is dus zeker geen recent modeverschijnsel. Het is een van de grote evenementen die Kameroen kent. Iedereen in Kameroen kent de wedstrijd. Zelfs de gewone man op het veld. Dat op de radio en op televisie in het nieuws al een week voor de wedstrijd alle dagen wel iets gemeld wordt over de wedstrijd is daar natuurlijk niet vreemd aan. De dag van de wedstrijd komen mensen uit de hele omgeving kijken en staat het volk rijen dik langsheen het parcours. Vreemd genoeg is de wedstrijd buiten Kame-

roen totaal onbekend. Nochtans is het een erg uitdagend en interessant parcours. Het concept is bijzonder simpel: de Mount Cameroon op en terug aflopen. De start wordt gegeven in het stadion van Molyko. Dat ligt op ongeveer 600 meter hoogte. Van daaruit loop je over een asfaltweg naar de hoger gelegen delen van Buea. Het is hier dat duizenden mensen langsheen het parcours staan. Na een zevental kilometer ben je aan het einde van stad op een duizendtal meter hoogte. Daarna loop je een stukje door velden, vervolgens door de jungle en eens je boven de boomgrens bent over een soort savanne die bij de top eerder een soort vulkanisch maanlandschap wordt. Die top bereik je na een twintigtal kilometer en ligt op 4095 meter hoogte. Een snelle berekening leert dat je op 12-13 kilometer afstand drieduizend meter stijgt. Dat is behoorlijk uitdagend. Op de top aangekomen maak je gewoon rechtsomkeer en loopt dezelfde weg terug. Over de wedstrijd bestaat een Amerikaanse documentaire, met als titel “The Volcanic Sprint”, die ik zeker kan aanraden aan wie zich een goed beeld over de wedstrijd wil vormen.

Ik liep de wedstrijd al eens lang geleden in 2006 toen ik nog een piepjonge, vrij onbekende trailloper was. De meesten die dit nu lezen had-

Tijdens de openingsceremonie van de wedstrijd



den toen waarschijnlijk nog nooit van trails gehoord. Sindsdien was het een wedstrijd die ik absoluut eens opnieuw wilde lopen. Uiteindelijk werd 2015 het jaar waarin ik terug naar Kameroen trok.

Weerzien met Kameroen

Bij landing in Douala had ik alvast het geluk dat al mijn bagage, inclusief fiets, netjes meegekomen was. Dat is altijd een beetje spannend als je met dergelijke ongewone bagage reist. Na een paar uurtjes slapen op de luchthaven begon ik bij het eerste daglicht te fietsen. De eerste opdracht was door Douala naar de Bonaberibrug fietsen en eens ik die over was moest ik in essentie altijd rechtdoor. Het verkeer in Afrika heeft natuurlijk een bedenkelijke reputatie en zeker in een miljoenenstad als Douala had ik daar toch een beetje schrik voor. Het was inderdaad bijna zo erg als tijdens de spits in Brussel fietsen, dus ik was toch blij eens ik Douala uit was. Wanneer je uit het verstedelijkt gebied bent gaat het fietsen erg vlot. De weg is veel beter geworden dan toen ik er in 2006 was. Nu ligt er bijna overal uitstekend asfalt. Dat heeft het nadeel dat het weinige verkeer erg snel kan rijden. Dat doen ze dan ook en ik zou toch liever hebben dat ze iets meer afstand houden van de fietsers.

Dankzij de goede wegkwaliteit passeerde ik erg vlot in Mutengene waar ik van de kust wegdraaide. Van de kust weg wil zeggen dat ik wat meer hoogte ging opzoeken. Hier liet de vochtige tropische hitte zich ongenadig voelen. Ik droop al snel volledig van het zweet. Vooral het stuk vanaf Mile 17 tot Buea Town was bijzonder slopend. Dat is juist het traject dat je tijdens de wedstrijd op asfalt moet lopen. Ik was eerlijk gezegd vergeten dat het zo een lange klim is. Zeker met de middagzon die genadeloos brandt was het afzien. Tegen dat ik boven in Buea Town stond was ik totaal steendood. De rest van de dag was ik niets meer waard.

De volgende dag is er zo eentje waar je niks aan hebt. Die was nodig voor alle wedstrijdformaliteiten. Die gebeuren op zijn Afrikaans. Je weet dus alleen dat er vanalles moet gebeuren, maar je weet niet wanneer je daarvoor waar moet zijn. Het was dus een dag van wachten, medische controle, wachten, op het terras zitten, eens de taxi naar Molyko nemen, wachten, poseren voor foto's die mensen met mij willen nemen, wachten, in de openingsparade rondlopen, interview geven voor tv of radio, wachten, nog wat poseren voor foto's, een beetje kijken naar de andere festiviteiten aan de start, wachten, eens vragen waar we de nummers kunnen ophalen, wachten, horen dat de nummers in een school zullen uitgedeeld worden, wachten, wachten, toch nog een beetje

wachten, wat kijken naar een hoop zwarten die boos worden dat ze nog altijd geen nummer hebben, wachten, wat verbaasd kijken hoe ondoeltreffend de nummers uitgedeeld worden, nog een beetje wachten en dan toch ons nummer krijgen omdat ze de blanken er snel tussendoor nemen terwijl de zwarten gefrustreerd verder wachten. Je bent dus de hele tijd bezig en op het einde van de dag is alles op een of andere mysterieuze wijze toch in orde gekomen. Daarmee waren we klaar om de volgende ochtend de start te nemen.

Zoals bij veel wedstrijden wordt er erg snel gestart. Het is drummen om zo snel mogelijk het stadion uit en de weg op te lopen. De kilometers over het asfalt zijn niet bijster interessant, maar wel nuttig om ervoor de zorgen dat het pak goed is uitgerekt voordat we de smallere paden oplopen. Een massa volk staat hier langs de kant weg de lopers aan te moedigen. Wanneer ik als eerste blanke passeer worden de aanmoedigingen een heel pak luider. Voortdurend word ik aangemoedigd met “white man”, ofwel “nasara” (wat hetzelfde betekent) en ook regelmatig “Jesus” (dat betekent ook hetzelfde, maar dan met een baard). Bij mij ging het hier eigenlijk niet zo goed. Van bij de start voelde ik dat de

Passage aan Upper Farms (Foto: Photo Dave)



kracht in de benen ontbrak. Hopelijk zou die toch terugkomen want die heb je hier echt wel nodig. De obligate warmte was natuurlijk ook niet in mijn voordeel.

Wanneer je dan aan Upper Farms door de velden begint te lopen is de heksenketel van de supporters plots voorbij en loop je gewoon door het groen. Eens boven de velden wordt het pad omgeven door de dichte begroeiing van de het regenwoud. Het klimaat blijft hier een erg vochtige warmte. Na de passage aan Hut 1 komt nog wat regenwoud en plots kom je dan boven de boomgrens uit. Daar zit het steilste stuk van de wedstrijd. Het pad ligt voortdurend bezaaid met kleine vulkanische steentjes waar je geen grip op vindt. Regelmatig gebruikte ik mijn handen om omhoog te komen zodat die al snel helemaal zwart waren van het vulkanisch zand en stof. Ik kon hier globaal gesproken een beetje positie winnen, maar het ging zeker nog altijd niet goed. Ik kwam gewoon niet in de wedstrijd. Zeker met mijn vrij zwakke start had ik hier echt terrein moeten winnen. Langs Hut 1b gaat de klim verder tot Hut 2.

Voorbij Hut 2 wordt het terrein iets minder steil. Het gaat natuurlijk nog altijd ferm omhoog, maar de stukken waar ik op handen en voeten omhoog kroop waren toch voorbij. Voorbij Hut 3 wordt het dan nog wat vlakker en het laatste stuk ik zelfs hier en daar beloopbaar. Tot mijn grote verrassing was er zon. De top van de berg zit bijna altijd in de wolken. De vorige twee keren dat ik hier was, had ik steeds mist, wind en temperaturen tegen het vriespunt. Vooral dat laatste is iets waar de zwarten veel moeite mee hebben, maar dat ik juist schitterend vind. Deze keer was er niets van dit alles. De zon brandde echt, er was totaal geen wind en het bleef tot op 4000 meter hoogte warm. Ik ben hier door de felle zon behoorlijk zwaar verbrand. Het kostte me meer dan vier uur om de top te bereiken en dat is toch een stuk trager dan wat ik gehoopt had.

Terug omlaag

Daarbij voelde ik me echt leeg. De kracht en frisheid waren totaal weg. Op zich is dat natuurlijk niet zo verwonderlijk, maar de afdaling is nog zwaarder dan de beklimming en dan moeten je benen toch wat willen meewerken.

In de afdaling geraakte ik nooit echt op gang. Het begin is redelijk goed beloopbaar en daar ging ik trager dan zou moeten. Het stuk savanne was dan helemaal een ramp. Normaal gezien moet je daar omlaag kunnen vliegen. Nu lukte het me niet om de voetplaatsing in orde te krijgen. Vele valpartijen waren mijn deel. In het regenwoud kon ik dan

Tijdens de beklimming in de buurt van Hut 2 (Foto: Paul Photo)

toch een beetje tempo ontwikkelen. Het feit dat dit stuk het meest lijkt op de bossen van de Ardennen is daar waarschijnlijk niet vreemd aan. Op dergelijke ondergrond loop ik de hele tijd. Om de wedstrijd af te ronden is er dan nog de lange afdaling over asfalt om helemaal terug te lopen naar het stadion van Molyko. Dat is er eigenlijk voor iedereen wat teveel aan. Bij mij was het gewoon verstand op nul en proberen dit stuk zo snel mogelijk achter de rug te hebben.

Uiteindelijk was ik na ongeveer 6u20 terug aan de aankomst. Ik schrijf ongeveer, want



ik moet nog proberen een uitslag los te krijgen van de atletiekfederatie. In 2006 lukte ik een tijd van 5u38 en nu hoopte ik toch een stuk sneller dan toen te gaan. Zo eenvoudig is dat blijkbaar toch niet. Het resultaat is eerder teleurstellend. Op geen enkel moment van de wedstrijd voelde ik me echt goed. De gebrekkige acclimatisatie aan Afrika die ik had en te weinig uitgerust zijn, zijn waarschijnlijk wel een groot deel van de verklaring van mijn mindere presteren.

Verder met de fiets

Na de wedstrijd bleef ik nog twee weken in Kameroen. Nu ik mijn fiets helemaal tot in Afrika had meegesleurd moest ik die toch wat uitge-

breider gebruiken. De resterende twee weken trok ik met die fiets rond. De dag na de wedstrijd begon ik al te fietsen. In eerste instantie koos ik richting kust, naar Limbe. Vanaf Buea kan je daar heen over een glooiende, kronkelende weg die tot mijn verrassing uitstekend asfalt heeft. Het is een rustige weg, wat het zo mogelijk tot de beste fietsweg maakt die ik in Kameroen tegen kwam.

Van Limbe volgde ik dan de kust naar Debunscha, wat de natste plaats van Afrika is. Volgens de lokale overlevering regent het er altijd. De lokale overlevering heeft het fout want ik heb er geen druppel zien val-



Typisch zien de bruggen er zo uit. Soms zijn de spleten tussen de balken net breed genoeg om een fietswiel tussen te krijgen

len. Die weg loopt dan verder tot Idenau. Aan een brug over een rivier is het dan plots gedaan met de asfaltweg. De brug zelf is al een gammel geval en de weg aan de overkant is plots een klein met stenen bezaaid onverhard baantje. Het geeft echt een einde-van-de-wereld-gevoel. De eerste kilometers lopen nog door plantages met regelmatig wat hutjes langs de kant van de weg, maar daarna is het recht het woud in en liggen de dorpjes meerdere kilometers uit elkaar. De kwaliteit van de

weg betert er niet op eens je in het regenwoud zit. De weg wordt maar steniger en de hellingen steeds zwaarder. Een paar keer moest ik zelfs afstappen en de fiets voortduwen. Met een mountainbike zou je er wel over geraken, maar een geladen fiets rijdt toch iets minder vlot. Bergop haalde ik zelden de vijf kilometer per uur, terwijl ik bergaf me met dichtgeknepen remmen tot een tiental kilometer per uur moest beperken. Dat schiet dus niet op.

Ik begon te begrijpen waarom toeristen bijna nooit aan de achterkant van de Mount Cameroon komen. Daar is gewoon niets. Zelfs geen deegelijke weg. Met een auto waagt niemand zich daar. Het verkeer bestaat bijna volledig uit motoren. Heel af en toe passeerde een aftandse met bananen beladen vrachtwagen me, maar die gingen amper sneller dan mij vooruit. Dat ik als blanke op een zwaar beladen fiets een opvallende verschijning was merkte ik zeer goed in de dorpjes die ik passeerde. Voortdurend klonken van overal kreten “white man, white man”. Alle kinderen van het dorp kwamen dan roepend naar de weg gelopen om me te bekijken. De volwassenen beperkten zich eerder tot wat “white man, white man” roepen vanop een bankje of een terras. Een enkele keer zaten drie kinderen te spelen op de weg toen ik in een afdaling afgehobbeld kwam. Blijkbaar vonden die me zo angstaanjagend dat ze in paniek krijsend naar huis liepen. Voor mij was het eerder hilarisch. Aan Mbonge werd de weg wat beter zodat ik toch wat meer tempo kon maken. Er zit daar ook wat meer verkeer met zelfs auto’s. Dat zorgt er direct voor dat de wegkwaliteit beter is. Alleen het stof speelde me daar parten. Elke keer dat een auto of vrachtwagen me passeerde was het een tijdje stof happen in een gigantische stofwolk. Tegen het einde van de dag zag alles rood door de dikke laag stof. Natuurlijk niet echt verwonderlijk want ook de hutten en zelfs de palmbomen langs de kant van de weg zijn er bedekt met een rode stoflaag. Het voordeel is dat ze hier blijkbaar gewoon zijn om vreemdelingen te zien passeren want de kreten “white man, white man” hielden hier toch op.

Naar de North-West

Aan Kumba koos ik dan de weg noordwaarts richting Mamfé. Die is ook onverhard, maar van voldoende kwaliteit voor auto’s. Voor mij wil dat zeggen dat ik vlot kan fietsen. Blanke fietsers zijn hier terug waarschijnlijk iets zeldzamer want in elk dorp hoorde ik opnieuw van overal het onophoudelijke “white man, white man”. Als ik ooit een boek schrijf over Kameroen wordt dat de titel. Langs deze weg kreeg ik ook mijn eerste avondonweer te verwerken. Na een hete dag gebeurt het soms dat tegen de avond onweerswolken binnendrijven en voor wat vuurwerk

zorgen. Gewoonlijk gaan die vergezeld van zware regenval. Tijdens de regenbui zelf was mijn strategie gewoonlijk om ergens te schuilen. Na een uurtje stopt het dan wel met regenen en fiets ik verder. De weg is dan veranderd in een modderpoel. Niet echt gezond voor de fiets. Klonters rode modder kleven dan werkelijk overal aan en draaien overal tussen. Op verschillende plaatsen verandert de weg in een kolkende stroom. Meerdere keren kwam ik plassen van een halve meter diep tegen. Eens de weg wat opdroogt blijft het stof dan wel voor een tijdje achterwege. Meestal is het fietsen de volgende ochtend het beste. Door het verkeer is het zand terug wat aangereden zodat je niet meer door een papperige modderlaag hoeft te ploeteren.

Langs deze weg kom je in de buurt van Supe plots een gigantisch viaduct tegen. Het staat totaal verloren in de jungle, maar zorgt dat je snel de vallei uit geraakt. Het is toch bevreemdend om die constructie plots midden in het regenwoud tegen te komen en over te fietsen. Voorbij Bakebe kwam ik er dan achter hoe ze de wegen moeilijk toegankelijk kunnen maken: wegenwerken. Na afloop van de werken zal de weg ongetwijfeld veel verbeterd zijn, maar tijdens de werken geraak je terug amper met tien kilometer per uur vooruit. Daar zorgt de mix van modder en stenen waar die wegenwerken steeds gepaard gaan wel voor.

Bij Bachuo Akagbe kwam ik dan op de weg tussen Mamfé en Bamenda. Dat bleek een splinternieuwe asfaltweg te zijn. Er zat niet eens veel verkeer op. Plots ging het fietsen terug aan een normaal tempo. Daarmee had ik geleerd dat dagetappes plannen een totaal futiele bezigheid is. Afhankelijk van de wegkwaliteit kan het gebeuren dat je met de grootste moeite van de wereld een zeventigtal kilometer op een dag kan rijden, terwijl dat op een dag met goede wegen

Aan het Meer van Nyos



plots het dubbele kan zijn. De enige manier om de kwaliteit van de weg te kennen is er eens over fietsen. Mijn kaarten waren daarvoor bijzonder onbetrouwbaar. Ik volgde die weg richting Bamenda naar de bergachtige Northwest provincie. Daar heb je een ringweg die eigenlijk eens rond de volledige provincie gaat. Daar wilde ik toch eens over fietsen.

Cirkelen rond de Ring Road

Van Bamenda volgde ik hem noordwaarts. Al snel kreeg ik door dat de Northwest echt wel bergachtig is. Vele hellingen waren niet van de poes. Zeker met de hitte droop het zweet voortdurend van mij af. Eens voorbij Wum werd de weg zelfs nog zwaarder. De kwaliteit gaat verder achteruit en de hellingen worden nog moeilijker te befietsen. Verschillende keren moest ik de fiets omhoog duwen omdat ik niet al fietsend omhoog geraakte. Als het wiel begint door te slippen in het grind is het al snel afstappen geblazen. Ik maakte ook even een omwegje naar het meer van Nyos. Dat is een van de meest beruchte meren in wereld. In de jaren tachtig ontsnapte een gaswolk uit het meer die een paar duizend mensen het leven gekost heeft. Bij ons een vrij onbekende ramp omdat de slachtoffers allemaal zwarten waren en dan kan ons dat gewoonlijk geen moer schelen. Sindsdien is dit stuk van Kameroen behoorlijk verlaten en het was inderdaad waarschijnlijk de dag waarop ik het minste mensen ben tegen gekomen. Aan het meer staat redelijk wat apparatuur om te waarschuwen als het gas terug zou beginnen stromen. Ik zat daar al even toen plots iemand me onder mijn voeten kwam geven dat ik verondersteld werd me direct bij aankomst bij de *Langsheen de eindeloze verlaten rode stofwegen bij Nyos.*



controlepost aan te melden. Geen idee hoe ik dat moest weten. Ik had niet eens gezien dat er een controlepost was. Terwijl ik bij het meer rondwandelde hielden ze daar mijn paspoort in verzekerde bewaring en ik kreeg ook een begeleider met geweer mee. Kwestie dat ik zeker niets verkeerd zou uitspoken. Of misschien was het om mij te beschermen tegen boze meergeesten. Voor de rest waren ze er wel heel vriendelijk en mijn bewaker gaf graag uitleg als een volleerd toeristische gids.

Vanaf Missaje kom je dan terug wat meer in de bewoonde wereld. Tegen dan had ik ook door dat de afstanden die de kaart aangeeft totaal uit de lucht gegrepen zijn. Iets wat volgens de kaart een kilometer of zestig was kon er in werkelijkheid gerust tachtig zijn. Het maakte mijn planning nog wat onzekerder dan de wisselende wegkwaliteit al deed. De weg klimt daarna naar grotere hoogte en loopt een stuk boven de 2000 meter. Ik sliep tijdens de tocht steeds in mijn tent. Ofwel gewoon ergens in het woud langs de weg ofwel vroeg ik aan mensen of ik mijn tent naast hun huis mocht opstellen. Ze hebben me dat nooit geweigerd en meestal waren ze gewoon erg nieuwsgierig. Hier waarschuwden ze me dat het op dergelijke grote hoogte 's nachts erg koud werd. Wist ik wel zeker dat ik niet binnen wilde slapen? Ik denk dat de temperatuur

Asfaltwegen zijn meestal gloednieuw en rijden erg vlot.



tijdens de nacht toch wel naar twintig graden zakte. Niet echt mijn idee van koud. Eigenlijk waren het de enige nachten waar de temperatuur tot een aangename waarde zakte. Daar in Kameroen hebben ze echt geen flauw benul wat koud wil zeggen.

Vanaf Kumbo (niet te verwarren met Kumba) is de Ring Road verhard. Dat wil zeggen dat je vlotter vooruit geraakt, maar anderzijds ook dat er meer verkeer is. Tegen Jakiri raakte ik dat wat beu en keus een doorsteek richting Fouban. In deze buurt maakte ik ook een grote verandering mee. In plaats van in de dorpen voortduren achterna geroepen te worden met “white man, white man” werd dit plots “oh, le blanc, le blanc”. Blijkbaar ben ik het franstalige stuk van het land ingereden. De weg van Jakiri naar Fouban is schitterend. Hoewel hij onverhard is, is de kwaliteit uitstekend en kan je erg vlot rijden. Aangezien je uit de bergen komt fiets je hoofdzakelijk bergaf. Veel gemakkelijker dan dat wordt het niet.

Terug naar het zuiden

Nog een opvallende verandering langs dit stuk is dat je plots het islamitische stuk van Kameroen binnen rijdt. In plaats van allerlei kerkjes die diverse varianten van het christendom proberen te verspreiden zijn het eerder moskeeën die je tegen komt. Van een groot deel ervan schiet niet meer dan wat ruïnes over, maar toch. Vanaf Fouban fietste ik een stuk westwaarts over een vrij drukke asfaltweg. Tegen Foubot was ik het asfalt al lang weer beu en koos ik voor een onverharde doorsteek richting Bafia. Dat moet een route zijn waar blanke fietsers niet vaak komen want in plaats van “oh, le blanc, le blanc” kreeg ik van de kinderen meestal maar wat verbijsterde blikken of ze liepen angstig van mij weg van zodra ze me in het snotje kregen.

In een dorpje was het dan weer juist omgekeerd. Alle kinderen van het dorp kwamen me bekijken. Ze bleven wel op veilige afstand en zodra ik een stap zette vluchtten ze weg. Dat er daarbij een paar kinderen overhoop werden gelopen was duidelijk het minste van hun zorgen. Ik rustte in dat dorpje even op een terras wat voor de kinderen het sein was om het terras te omsingelen en me door alle gaten en kieren aan te gapen. Om dan terug weg te vluchten van zodra ik me recht stelde om verder te gaan.

Vanaf Bafia moest ik dan een paar knopen doorhakken. Ofwel kon ik voor verharde wegen gaan en een omweg maken langs Yaounde of Bamfoussam. Ofwel probeerde ik dwars door de brousse door te steken naar Douala via wat onooglijke wegjes. Optie 1 is natuurlijk de zeker-



Erg nieuwsgierige kinderen.

ste en meest voorspelbare, terwijl optie 2 me dieper in Kameroen zou brengen. Ik ging natuurlijk voor optie 2.

Tot Bokito was de weg tot mijn grote verrassing verhard. Daarna werd het onverhard en ging de kwaliteit steeds verder achteruit. De weg werd steeds steniger, de helling steeds steiler en het verkeer steeds dunner. Mijn passage bracht in de meeste dorpen vooral verbijstering en verwarring. Toeristen op de fiets zijn ze hier duidelijk niet vaak. Het fietsen dwars door de brousse bleek moordend zwaar. Grote stukken moest ik terug afstappen en de fiets voortduwen. Al duwend kreeg ik soms zelfs het probleem dat mijn voeten begonnen weg te glijden.

C'est pour votre sécurité, Monsieur

Toen ik in Nyanon in een winkel stond, sprak plots iemand me aan die zich als politieman legitimeerde en me vroeg hem mee te volgen naar de politiepost voor “identification”. Controles langs de weg had ik al veel meegemaakt. Aangezien mijn visum netjes in orde is, waren ze daar vooral nieuwsgierig naar wat ik Kameroen met de fiets deed. En ze wilden ook altijd graag mijn fiets hebben. Maar dit was de eerste keer dat ik gewoon uit de winkel geplukt werd voor een controle. Veel had die controle niet om het lijf. In essentie schreven ze gewoon gegevens uit mijn paspoort over op een wit blad en dan nog wat details over de route die ik wilde volgen en waar ik vandaan kwam. Het had te maken met de “problèmes” in Kameroen, die afkomstig zijn uit “l'étranger”. Kwestie van de aanvallen van Boko Haram niet bij naam te noemen. En aangezien ik overduidelijk ook uit “l'étranger” kom ben ik direct een verdacht individu. Alles onder het mom van de eeuwige dooddouner “C'est pour

Een van de schitterende kampeerplaatsjes die ik vond.

votre sécurité, Monsieur”. Tuurlijk. Echt vriendelijk dat ze zo inzitten met mijn “sécurité”. Ze waren wel heel vriendelijk en na een half uurtje mocht ik beschikken.

Daarmee kon ik verder fietsen over het hobbelbaantje door de brousse. Wat later die dag, een paar kilometer voorbij Ndom, werd ik ingehaald door twee motoren. Niks bijzonders, dat gebeurt regelmatig. Het verschil was dat deze zich wat verder langs opstelden en me teken deden om te



stoppen. Aangezien er eentje toch een half uniform aanhad deed ik dat maar. Het klassieke verhaal van papieren vragen en vragen wat ik in Kameroen deed volgde. Tot ik verrast werd door de vraag of ik me bij de gendarmerie in Ndom had aangemeld. Heu, nee, in Nyanon hebben ze me nog uitgebreid geïdentificeerd, maar in Ndom hebben ze me niet lastig gevallen terwijl ik op het terras zat. Maar ik weet toch dat ik me moet aanmelden bij de gendarmerie wanneer ik passeer als toerist? Eigenlijk niet. Ik fiets al twee weken door Kameroen aan het fietsen en nog nooit ben ik spontaan even bij de gendarmerie binnen gestapt. In mijn uitleg hield ik het er maar op dat ik geen gendarmerie gezien had, wat ook klopte. Niet dat ik daarnaar gezocht had natuurlijk. Veel discussie hielp er niet aan. Ik moest en zou terug naar Ndom om me bij de gendarmerie aan te melden. Beloven dat ik bij de volgende gendarmerie me braaf spontaan zou aanmelden hielp niet. Rechtsomkeer dan maar. Aangezien ik ondertussen al een paar flinke hellingen overwonnen had,

kon ik er niet direct mee lachen om helemaal voor niets een heel stuk opnieuw te fietsen. De beide motoren kreeg ik als escorte mee. Kwestie dat ik niet jaja zou zeggen en neenee zou doen. Zo stom zijn ze hier nu ook weer niet.

Bij de gendarmerie mocht ik direct bij de commandant op het matje en begon het klassieke verhaal van identificatie, papieren controleren, waar kom ik vandaan en waar ga ik heen... Dan wat ik allemaal mee had in mijn bagage. Die had ik ook al een paar keer gehad en ik kan snel een korte beschrijving geven van wat in elke tas zit. Kan je die tas eens gaan halen en open maken. Hm, dat is een nieuwe. Tassen open maken heb ik tot nu toe nog niet moeten doen. Ik ga er natuurlijk geen probleem van maken aangezien er niets in zit dat ze niet mogen zien. Of, bij nader inzien, ga maar al de tassen halen dan kunnen we ze allemaal eens bekijken. Ik ben ze braafjes gaan halen, eerste tas openmaken, leegmaken, niks verdacht te zien natuurlijk. Ik gaf vol enthousiasme wat uitleg bij alles wat er in zat. OK, dan de tweede tas. Ho maar, niet zo snel. Ik ga eerst alles terug in die eerste tas steken, die terug dicht doen en dan pas de tweede open doen. Jullie wachten

Sommige wegen in de brousse worden duidelijk niet vaak gebruikt.



toch even? We gaan toch niet overhaast te werk gaan als het gaat over mijn “sécurité” en de “sécurité” van heel Kameroen? De tweede tas herhaalde dit verhaal zich. Bij de derde tas begon de blik in hun ogen te veranderen naar complete desinteresse. Ik bleef even enthousiast totaal irrelevante informatie geven. Als ze uitleg willen, dan krijgen ze uitleg van mij. Ik kan minstens even hard op hun zenuwen werken als zij op de mijne.

Daarna begonnen ze toch overtuigd te raken dat ik niks verdachts in zin had. De commandant kreeg nog een inval om zijn doorzicht te etaleren en vroeg me waar ik “quelque chose contre les serpents” had.

Onbegrijpende blik van mij.

Ha ja, het is hier de regio van de slangen, wat doe zou ik doen als ik een slang tegenkom. “Dieu vous aidera?”

Huh, ik hoop het. Een dokter of ziekenhuis zoeken neem ik aan. Weet ik veel. Ik heb nog geen slangen gezien. Ik zou waarschijnlijk niet eens het verschil zien tussen een gevaarlijke gifslang en een groot uitgevallen worm. Wat doet de lokale bevolking als ze gebeten worden door een slang? Hebben zij altijd iets bij tegen slangen?

“Ze gaan dan naar het ziekenhuis” was het antwoord. Tja, dat komt dus overeen met mijn strategie. Als dat goed genoeg ik voor de locals zal het voor mij ook wel in orde zijn. Dan zie ik ook niet in waarom ik iets speciaals zou moeten bijhebben. Daarna mocht ik eindelijk beschikken. Ik heb daar toch anderhalf uur binnen gezeten. Het was me daarna wel duidelijk dat ze hier in de brousse echt wel schrik hebben dat de “problèmes” naar hier zouden komen. Blijkbaar zijn ze ervan overtuigd dat een verrassingsaanval op Yaoundé of Douala voorbereid vanuit de brousse een realistische mogelijkheid is. Mij lijkt het absurd.

Ontsnapping uit de brousse

Door de erg wisselende kwaliteit van de wegen, de onbetrouwbaarheid van de afstanden die de kaart aangeeft en de strenge politiecontroles midden in de brousse, was de timing om door de brousse terug naar Douala te rijden wel heel onzeker. En eigenlijk schoot er nog maar een tweetal dagen over om in Douala te geraken als ik mijn vliegtuig niet wilde missen. Ik besloot dan maar om naar de grote weg af te zakken. Dat is een langere weg, ik weet niet of hij sneller is, maar tenminste is de timing er min of meer voorspelbaar. Bij Pouma kwam ik op de grote weg tussen Yaoundé en Edea uit. Die had ik willen ontwijken want volgens het reisadvies van Buitenlandse Zaken is hij “gekend als één van de dodelijkste ter wereld”. Niet direct iets waar ik echt voor sta te springen. Veel keuze had ik niet. Ik hoopte maar dat de commandant in

Ndom gelijk had en dat Dieu m'aidera. In een tweegelovig land als Kameroen helpt Allah hopelijk ook nog een beetje. En als die me beiden in de steek laten heb ik in elk geval genoeg Tibetaanse gebedsvlagjes aan mijn fiets gehangen om mijn karma een flinke boost te geven.

Fietsen langs die weg was inderdaad geen pretje. Er zit veel vrachtverkeer op, er wordt snel gereden en inhalen zonder iets te zien is doodgewoon. Gelukkig is er meestal een klein strookje naast de weg dat wat hobbelig is, vol glas ligt en af en toe spontaan verdwijnt, maar je toch een paar tiental centimeter extra afstand geeft van het voorbijrazende verkeer. Een beetje zoals een gemiddeld fietspad langs een steenweg in Vlaanderen, maar dan zonder de verfstreepjes om de schijn hoog te houden. In Edea kwam ik zelfs wat afgescheiden fietspad tegen. Wie had dat verwacht in Afrika? Het werd vooral gebruikt als parkeerstrook voor vrachtwagen en motoren. Ook zoals bij ons dus.

Na Edea kan je kiezen uit de hoofdweg of een parallelweg die een stuk langer is, maar veel rustiger. Ik koos natuurlijk voor die tweede mogelijkheid. Dat was eigenlijk nog een stuk met heel aangenaam fietsen. Aan het einde moest ik dan nog juist Douala door tot aan de luchthaven en daarmee zat mijn fietstocht doorheen Kameroen er op.

Op een tweetal weken legde ik ongeveer 1500 kilometer af. Het was een schitterende ervaring maar valt niet te onderschatten. Zowel de fietser als de fiets worden zwaar of de proef gesteld. Dat geldt zeker wanneer je op goed geluk je langs onverharde wegen waagt. Ik kan het zeker aanraden. Al wacht je misschien beter tot de "problèmes" in het noorden wat opgelost geraken.



*Kaart van de route die ik fietste doorheen Kameroen.
(Bron data: de Ferranti DEM, OpenStreetMap, Natural Earth)*

P'tit Yeti Nieuwsbrief - Februari 2015

Tekst en foto's (tenzij anders vermeld): P'tit Yeti (Wouter Hamelinck)

Deze zijn beschikbaar onder een CC-BY-SA licentie

Indien anders vermeld: alle rechten bij de auteur en zijn toestemming is nodig voor elk gebruik

Volledig archief van alle momenteel onder deze vorm beschikbare nieuwsbrieven op <http://www.kleineyeti.be/nieuwsbrief/>

Cover foto: typisch beeld fietsend langs Kameroense wegen