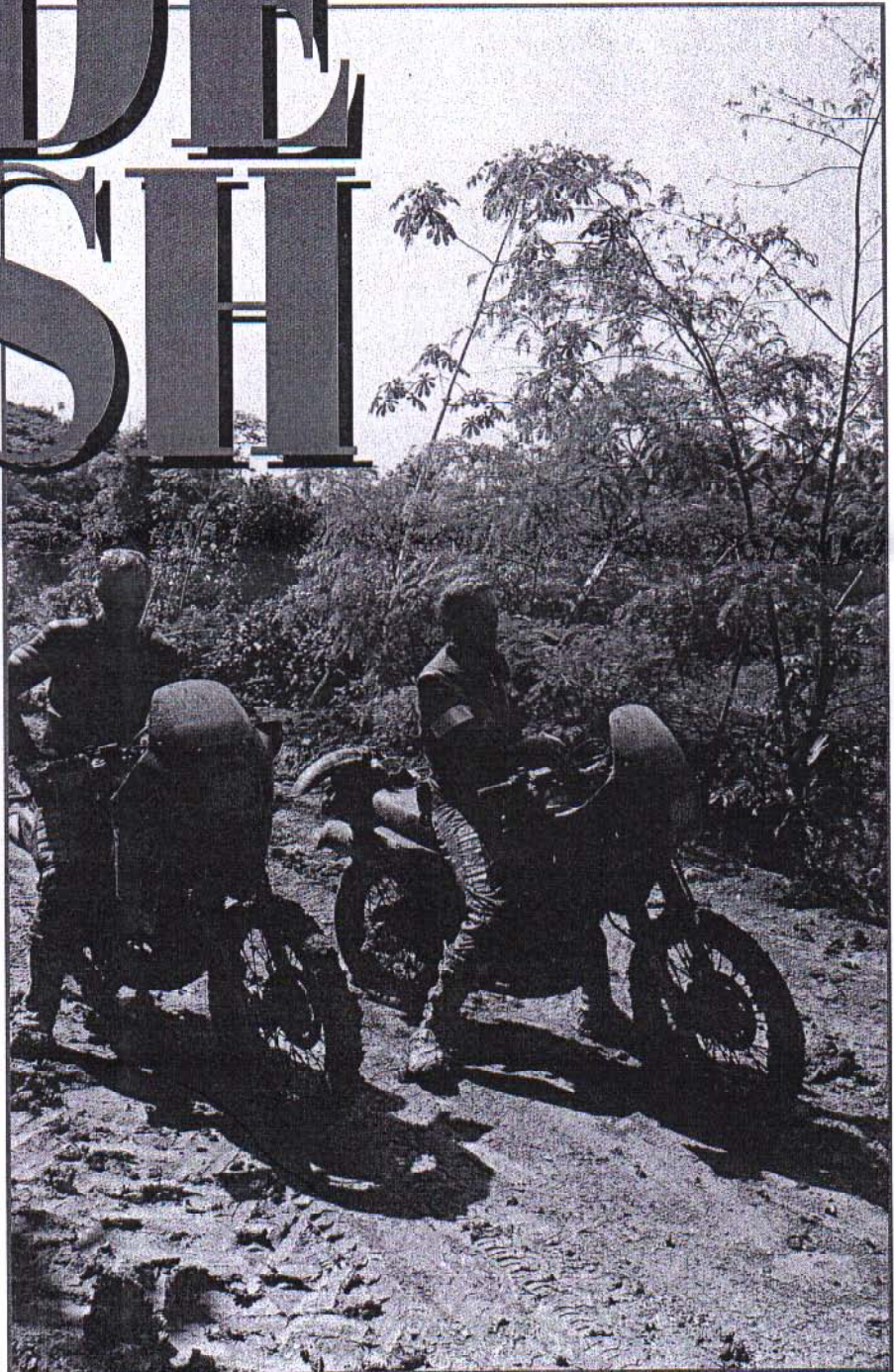


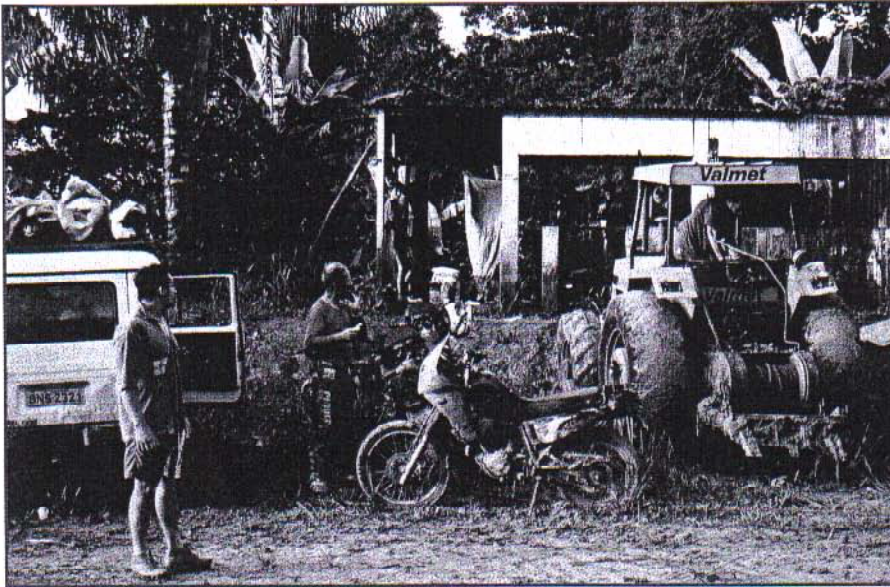
BEESTEN IN DE BUSH

Tekst en Foto's:
Jan Cees Sneep

Het stond er in de reisgids voor de 26-daagse Jeep en Jungle Safari van Toekan Turismo, gevestigd in Holambra, zo lieflijk en romantisch in: "15^{de}/16^{de}/17^{de} dag - dinsdag, woensdag, donderdag: op deze dagen staan ons hoofdzakelijk verlaten en onverharde wegen te wachten. Sommige trajecten zijn zelfs voor een vierwielangedreven Jeep nog zwaar, maar het hoort er allemaal bij. We overnachten in de natuur en de maaltijden nuttigen we zoveel mogelijk bij de lokale bevolking in de diverse dorpjes en nederzettingen die we passeren. Op de 17^{de} dag komen we in Itaituba aan, een stadje aan de rivier de Tapajos, vlak bij het Amazonepark."



Echter, op de achteraf onvergetelijke woensdag 20 oktober 1993, zouden drie Nederlandse offroad-rijders en hun Braziliaanse gids als proefkonijnen van Toekan worden geofferd aan de beruchte BR 163-route waarover in 1988 de Cameltrophy is gereden maar dan wèl in meer comfortabele Jeeps. De BR 163 liet voor ons "proefkonijnen" haar scherpe tanden met name zien tussen Guaranta do Norte in de buurt van Sinop en Santarem in het Amazonegebied.



Al bij het ontbijt blijkt dat de tractor vandaag weer veel werk gaat hebben.

Aan offroad-ervaring ontbreekt het ons geenszins. Zo heeft Ko al een motortour in 1989 in Brazilië gemaakt en voordien een wereldreis van twee jaar per motor waarbij hij maar liefst 100.000 km aflegde. En dan Guido: een zeer ervaren nog jonge motorcrosser, die geen crosswedstrijd aan zijn neus voorbij laat gaan en sinds kort besloten heeft internationale rally's te gaan rijden. Ik heb zelf ervaring opgedaan in de Belgische Ardennen, de Spaanse Pyreneeën en niet te vergeten in de beruchte Baja-California-desert in Mexico. De 22-jarige Braziliaanse gids Juninho staat in voor de begeleiding en voelt zich op offroad gebied zodanig als een vis in het water dat hij in het geheel geen beschermende kleding draagt: een natuurtalent. Gerrie en Ricardo, de chauffeur, vormen een onmisbaar duo. Zij volgen in een vierwielange-dreven Toyota.

Wij allen zouden ons hoofd diep en eerbiedig buigen en ons Waterloo vinden op de modderige, spiegelgladde, glibberige en met name voor offroad rijders in het regenseizoen levensgevaarlijke BR 163. Ko loopt over de BR 163 al enkele dagen grapjes te maken in de trant van: "Rood is nat, geel is glad, wit is shit". Met de kleuren rood en geel doelt hij op de verschillende soorten leem en met "wit" bedoelt hij het zand. Inmiddels hebben wij door diverse glij- en valpartijen al proefondervindelijk geconstateerd dat "rood is nat" en "geel is glad" de grootste gevarenfactoren op de BR 163 vormen. Het rode leem is te vergelijken met de leemachtige bodem in de Belgische Ardennen maar dan veel modderiger, glibberiger, verraderlijker en derhalve zwaarder. Als het droog weer is, is er geen vuiltje aan de lucht. Als het geregend heeft, is de hel daarbij vergeleken vermoedelijk een paradijs.

Televisiebeelden hadden ons al laten kennismaken met de watermassa's die in de Jeeps stroomden tijdens de Camel Trophy in 1988. Tijdens onze ploetertocht door de modder, de sporen, de geulen en de plassen van de BR 163 lijkt de Camel Trophy van 1988 ons echter een makkie, vergeleken met de watermassa's die wij, zonder bescherming van het autoblik, als offroad rijders over ons heen krijgen als we met een behoorlijke stoot gas door een van de vele van tevoren onbepaalbaar diepe, glibberige, met water bedekte modderpoelen heen baggeren. Natuurlijk met behoorlijk wat gas erop, omdat, als je de situatie van tevoren verkeerd taxeert, je halverwege blijft steken met een volgelopen carburator en als het even tegenzit ook nog met motor en al omkiept. Sommigen gaan ervoor naar een duur exclusief kuuroord, wij echter krijgen regelmatig modderbaden gratis en voor niets.



De Valmet-tractor heeft de volgjeep vele kilometers door de leemmodder gesleept.

Bij het verstrijken van de 18^{de} oktober 1993 worden de sporen, geulen en modderpartijen steeds natter, dieper, langer en vooral zwaarder. Steeds meer ons tegemoetkomende vrachtwagens zitten "moddervast". Men vertelt ons dat wij in het begin van het regenseizoen zitten en dat over enige tijd vrachtauto's over deze dirt road van ca. 750 km 6 tot 8 weken nodig zullen hebben om heen en weer te rijden. Maar ja, ze zeggen zoveel en allemaal wat anders... De vrachtwagenchauffeurs blijken echter maar al te zeer gelijk te hebben, zoals later op de dag en de volgende dag pijnlijk duidelijk zal worden. De tropenzon, een koperachtige ploert, gaat snel onder. We hebben liters zweet verloren en zijn tegen alle hygiëneregels in bij de plaatselijke bevolking water gaan drinken omdat onze watervoorraad door een beoordelingsfout al lang op is. Juninho, onbeschermd op zijn offroad motor, gaat bij zonsondergang ook onverhoeds tegen de vlakke: hij is de enige van ons gezelschap die geen beschermende kleding en schoeisel draagt en moet dit bekopen met een handvol schaafwonden.

Niemand weet wat ons die woensdagavond 20 oktober nog te wachten zal staan en dat is maar goed ook: het zou demotiverend op ons allen hebben gewerkt. Om negen uur 's avonds is het echt aardedonker, zoals je dit alleen in een tropisch oerwoud meemaakt. Met talloze onbestemde en onprettige oerwoudgeluiden, die niet bepaald geruststellend klinken. De volg-Jeep met Ricardo aan het stuur zit voor de zoveelste keer die dag "leemvast" in de diepe geulen en wel tot voorbij de assen. Ricardo en Juninho maken de lierkabel vast aan een 50 meter verderop staande boom, en op dat mo-

REISVERHAAL

ment springt een gevaarlijke wurgslang ons in het oog. Juninho reageert bliksemsnel en in een beslissingsproces van enkele seconden wordt de wurgslang met een klap van het hakmes verlost van zijn droom over een hap mals Braziliaans mensenvlees. De dierenbescherming zou waarschijnlijk wel en wee klagen over zoveel dierenleed maar voor ons is een dode slang een veel grotere geruststelling dan een levende. Wat moet je immers aanvangen met de klauw van zo'n beest midden in een tropisch oerwoud waarbij de eerste medische post waarschijnlijk ca.1000 km verderop ligt? Zoals gebruikelijk breekt de boom als een lucifershoutje onder de krachten van de lier. De andere mogelijke reddingsboom houdt het ook niet. Andere bomen staan niet binnen het bereik van de lierkabel en het is derhalve op dat moment over en uit. Het einde van de rit die dag. Iedereen is "tot de bodem gegaan" en totaal uitgeput. Toch hebben de oerwoudgoden nog een verrassing voor ons in petto, namelijk een forse uit de hand gelopen tropische moessonbui die ons in enkele seconden doorweekt maar ook de meeste modder van ons lichaam en kleren afspoelt. Het begint ook onheilspellend en angstaanjagend te donderen en te bliksemen. We voelen ons eenzaam, verlaten, verpieterd en angstig en vragen ons verwijdert af of we onder dit helse natuurgeweld, dicht bij elkaar in de duisternis de nacht zullen moeten doorbrengen in een modderpoel waarbij de ene moessonbui na de andere over ons heen wordt uitgestort? Het water spoelt met angstaanjagende vaart door de sporen waarin we staan en stijgt zo snel dat onze laarzen al snel vollopen. Onze grootste vrees is dat onze motoren 300 meter verderop zullen wegzakken en omvallen en we proberen dan ook om deze 300 meter, zonder verlich-



Met de veerpont over een van de vele rivieren in de Amazone

ting in de tropenduisternis en in de stromende regen, zo spoedig mogelijk te overbruggen om alles in veiligheid te brengen. Zwoegen geblazen dus, tot Juninho opeens een helder idee krijgt: enkele kilometers terug heeft hij een boerderijtje gezien waarin een enorme vierwielangedreven Valmet 980 traktor staat. Hij glibbert weg en duikt ruim een uur later terug op, begeleid door de traktor met chauffeur en hulpje. Het is inmiddels al na elven. De traktorchauffeur zegt onheilspellend dat we snel naar het volgende dorpje moeten zien te komen omdat we anders voor dagen vast zullen zitten. En hij kan het weten want hij verdient in het regenseizoen zijn brood uitsluitend met het lostrekken van eindeloze rijen vastgeraakte vrachtauto's. Dus ploeteren we verder door de zuigende modderpoelen en volgelopen geulen, nog steeds geteisterd door voortdurende stortbuien. We glibberen de helling op en dan zitten onze motoren,

alsof het afgesproken werk is, plotseling allemaal volgedraaid met de rode, alles blokkerende vette natte leem en lijken we meer op rioolwerkers dan op offroad-rijders. Door de watergordijnen en tussen de bliksemschichten doemt een verlaten gebouwtje op waar alleen nog het dak van heel is. De muren ontbreken grotendeels maar we slepen ons erheen alsof het het aards paradijs betreft. De bagage wordt snel uit de Jeep gehaald en onze hangmatten worden opgehangen aan de gammele balken die het wrakkige gebouwtje nog trachten in stand te houden. De natte kleren, laarzen en protectors gaan uit, droge kleren aan en wat er aan eten nog over is wordt snel naar binnen gewerkt waarna we allen, inclusief de chauffeur en het hulpje, als een blok in onze hangmatten in slaap vallen.

De volgende morgen zien we dat de rampweg parallel loopt aan en op gelijk niveau ligt met de Rio Jamanxim, een wilde breedkolkende rivier. We starten om 6 uur 's morgens met de zwaarste kilometers van ons offroad leven. In de loop van de voormiddag zie ik Ko lijkwit en volkomen uitgeput regelmatig naast en op zijn draaiende motor door de bagger ploeteren en ik ben echt diep bezorgd dat hij iets aan zijn hart krijgt. Het zou in deze afgelegen tropische lokatie een levensbedreigende catastrofe betekenen. Tot mijn geruststelling is ook de jeugdige Guido, de professional onder ons, volkomen aan het eind van zijn Latijn en dat geeft mij weer moed want evenals Ko ben ik ook niet ver meer van een totale uitputting af. De Jeepbemanning, Gerrie en Ricardo, hebben het maar gemakkelijk: zij worden door de traktor glijdend als een slede die morgen "heerlijk" door de diepe modderige massa getrokken. Omstreeks 1 uur 's middags



Diepe sporen kunnen kilometers lang zijn. Zonder hulp kom je er niet doorheen.

hebben we met zijn allen nota bene slechts 7 helse kilometers afgelegd oftewel 1 kilometer per uur! Het ergste leed is nu echter geleden. We nemen afscheid van de traktorbemannings, die overigens ook de Camel Trophy rijders in 1988 veelvuldig heeft losgetrokken. De traktorchauffeur vindt dat wij als offroad rijders onverantwoord bezig zijn. Het woord "ventura" (avontuur) hebben we veelvuldig uit zijn mond horen komen. Gelukkig hebben we de andere woorden van de Braziliaan niet verstaan.

We komen al snel op de Trans-Amazone Highway en ca. 300 km verder zijn we wat de offroad-tour betreft aan het eind van de reis. De laatste dag trek ik 's morgens al mijn natte offroad-kleren en mijn laarzen uit, maar na een paar kilometer loopt het voorwiel vol en ik moet mijn optimisme met betrekking tot mijn kleding met enkele blutsen en builen bekopen. Ko gaat in die laatste dag over de kop en wordt bewusteloos door de lokale bevolking en later door de Jeepbemannings aangetroffen. Hij wordt verder met de Jeep vervoerd en verliest nog enkele keren het bewustzijn. Achteraf blijkt het mee te vallen, maar toch ... De schrik zit er een beetje in want het had ons óók kunnen overkomen. De valpartij heeft immers niets te maken met motorbeheersing of techniek maar alles met verregaande uitputting.

Op donderdagavond 21 oktober bereikten we Santarem, middenin het Amazonegebied, waar de directeur-eigenaar van Toekan Turismo, ons gastvrij en bloednieuwsgierig opwacht. Omdat ook hij ongerust was over onze reis, had hij reeds een sportvliegtuigje gecharterd om ons tegemoet te vliegen en tevens had hij een Jeep klaar staan om ons tegemoet te



En zo bouwt men in Brazilië bruggen. Je kan maar beter een vaste hand hebben.



In het regenseizoen hebben de vrachtwagens 6 a 8 weken nodig om de BR 163 te rijden.

laten rijden en eventueel hulp te bieden. Het was achteraf allemaal niet nodig, maar toch dienden wij als proefkonijnen- wij zijn vermoedelijk eerste Nederlanders en wellicht Europeanen die de BR 16 bedwingen en enige conclusies te trekken. Zoals het feit dat de BR 16 in het regenseizoen levensgevaarlijk en onverantwoord is. Gidsen die het gebied op de motor door en door kennen zijn onontbeerlijk, net als een uitstekend uithoudingsvermogen want anders loop je grote risico's. Een dokter is in de wildernis echt niet aanwezig. Een arts meenemen is zeker het overwegen waard. Een absolute must is degelijke beschermende kleding en schoeisel. Een andere gulden regel is steeds het gezelschap te delen met een 4X4 die voorzien is van alle uitrusting en een goedwerkende lier. En last but not least: onderschatting is de grootste flater die je kan maken.