

Verslag van de reis met Háparako van Parako naar Tema, Ghana, en terug

In de zomer van 2005 kwam ik in contact met Stichting Háparako.

Tijdens een dag met een gele Ford Transit in Nederland spullen ophalen, werd ik geïnformeerd over het project in Burkina Faso. Mijn nieuwsgierigheid was geprikkeld.

In oktober was ik betrokken bij de aanschaf van een DAF truck en later werd ik gevraagd om te helpen deze in te laden. De motivatie van de betrokken mensen, speciaal de vrijwilligers in Groningen, was aanstekelijk. Vandaar dat ik het project in Afrika wilde bezoeken. Daar kwam bij dat er twee DAF's en de Ford Transit van Tema in Ghana, naar Parako in Burkina Faso gereden moesten worden en bood ik aan om de Ford te rijden. Deze auto kende ik immers al redelijk goed. In Nederland had ik met de Ford ook al een generator opgehaald in Erica.

Eind november 2005 kwam ik in de hoofdstad Ouagadougou aan en werd ik direct al geconfronteerd met de ambtelijke werkwijze in Burkina Faso. De immigratieambtenaar handelde naar mijn mening op een bureaucratische manier en de volgende dag bleek dat hij mij twee maal had laten betalen voor het visum. Dit gedrag zou ik later nog vele malen zien. De reis van 220 km, van de hoofdstad naar het dorp Parako waar Háparako is gelegen, werd gedeeltelijk in het donker afgelegd. De luxe bus deed er ongeveer 6 uren over en een groot deel van de reis was over onverharde wegen, waar de chauffeur van de bus rustig met 80 km/u door de kuilen stuitte.



Op 7 december vertrokken we weer van Parako voor de reis naar Tema in Ghana. Het gedeelte van Parako naar de hoofdstad Ouagadougou was al een beetje bekend. Maar de rest van de reis niet!

's Ochtends om 4 uur stonden we bij het busstation om vervoer te vinden naar de grens. Het bleek dat we in een personenwagen zouden reizen, een taxi dus. Er was plaats voor 5 personen en we waren met zijn drieën. Om tijd te besparen betaalden we voor 4, anders zouden we moeten wachten op een vierde (en vijfde?) reisgenoot. De reis was voorspoedig, mede doordat de chauffeur handig om de kuilen laveerde en de loslopende ezels, geiten en fietsers goed wist te ontwijken.

Bij de grens, in het dorpje Dakola, moesten we lopend langs de controleposten. Het viel me op dat de Ghanesen streng, maar vriendelijk waren. Hier kwam ik voor het eerst het verschijnsel Afrikaanse ambulante verkoper tegen; personen die op allerlei plaatsen en de klok rond hun goederen en diensten ongevraagd aanbieden. Bij één van hen werd er geld gewisseld, ook omdat er geen bank aanwezig is. Waarom zou je op de grens een bank vestigen als er Afrikaanse ambulante verkopers bestaan?

Aan de Ghanese zijde van de grens werd opnieuw een taxi gehuurd om naar Bolgatanga te rijden, waar een busdienst ons verder zou brengen. Deze taxichauffeur reed ook pittig door. Op mijn vraag of ze hem wel eens Schumacher noemden, bleek dat hij weinig interesse had in de formule 1.

In Bolgatanga stond de bus op het punt van vertrek en er waren nog drie plaatsen, dus snel een kaartje kopen en instappen in deze luxe Ford. Er was plaats voor 18 personen en alle plaatsen waren bezet. Ondanks het comfort, airco inbegrepen, duurde de reis toch lang. Acht uren achter elkaar in een krappe zitplaats met weinig beenruimte begon op het eind zijn tol te eisen. Onderweg liep de chauffeur in een snelheidscontrole, waar we door een bijzonder moderne motoragent werden

aangehouden. Het bleek dat de maximumsnelheid van 50 ruimschoots overschreden was! Ghana heeft een veel hoger welvaartsniveau dan Burkina, dat was duidelijk.

Aangekomen in Kumassi moesten we overstappen op een bus naar de hoofdstad van Ghana, Accra. De wegen in Ghana waren tot nu toe goed, maar op dit traject waren een paar stukken nog onverhard. De natuur veranderde van savanne met hier en daar een boom, naar jungle. Deze reis duurde ook weer ongeveer 6 uren en de stemming was moeilijk goed te houden. Kramp en verveling begonnen hun tol te eisen. In Accra huurden we een taxi en om middernacht kwamen we aan in een hotelletje bij de haven van Tema. Na een paar biertjes was het goed slapen.



De volgende dag ging ik mee naar de haven, waar de auto's al buiten het depot stonden te wachten (**foto**).

Maar niet denken dat we die zelfde dag konden vertrekken, want er moest nog van alles gebeuren: enkele kleine reparaties aan de auto's, zoals een afsluitbare tankdop maken, het verwijderen van de thermostaten uit de motoren, olie verversen en last but not least: iedereen betalen. En dat bleek moeilijker dan gedacht. In Burkina had ik al met verbazing geconstateerd dat alleen Visa creditcard werd geaccepteerd en dat was in Ghana niet anders. Tevens waren de bedragen die je per dag met een creditcard kon pinnen, of bij de bank ophalen, gelimiteerd. Moesten we een aantal dagen langer blijven om het geld te kunnen verzamelen om de shipping-agent, de monteurs en

de autoriteiten zoals douane, enzovoort, te kunnen betalen? Gelukkig konden we bij één bank een redelijk groot bedrag ophalen. Na twee dagen in de haven te hebben rondgehangen, vertrokken we zaterdagmiddag om ongeveer 4 uur aan de terugreis naar Burkina Faso.



Het konvooi, twee DAF vrachtwagens en de Ford Transit, passeerde vlot de Ghanese hoofdstad, Accra. Enkele kilometers na Accra kreeg één DAF een klapband (**foto**). Omdat het gereedschap van de vrachtwagens niet compleet was, werd ik erop uitgestuurd om met de Ford in het dichtbij gelegen stadje iemand te zoeken die een sleutel aan ons wilde lenen.

Op een zaterdagavond in je eentje in een onbekend Ghanees dorp een moersleutel vinden is een verhaal apart. Iedereen heeft wel een familielid of een kennis die misschien weer iemand kent die de sleutel zou kunnen hebben! Met vijf Ghanesen en het nodige gereedschap reden we, na ruim twee uur, terug naar de vrachtwagen. Daar had men al

hulp gekregen van een Ghanese vrachtwagenchauffeur en was het wiel al gewisseld. 's Avonds om 11 uur kwamen we in Kumassi aan. We zouden die nacht in de auto's slapen, net als de volgende nacht. Tijdens de hele reis werden we regelmatig opgehouden door politiecontroles en wegwerkzaamheden. Bij elke stop kwamen ambulante verkopers met drinken en eten. Daarbij werd ik consequent aangesproken als "Hey, white man".

Zondag reden we naar de grens van Burkina, waar we (weer) om 11 uur 's avonds arriveerden. Na aankomst werd een biertje gedronken in een bar waar een slaapdronken kip naast de geluidsbox probeerde aan zijn nachtrust te komen. Hebben kippen geen oren, of kunnen zij hun oren dicht doen?

Op maandagmorgen werden we gewekt door een grote horde ambulante verkopers. Dit waren de personen die voor ons wilden werken om de auto's en lading door de bureaucratie van de grens te

loodsen. Gelukkig had Háparako de naam van een persoon via een bekende in Ouagadougou gekregen en zodoende konden we aan het einde van de dag vertrekken naar de hoofdstad.



In een lange colonne (**foto**) vertrokken ongeveer 100 vrachtauto's en we kwamen opnieuw midden in de nacht in Ouagadougou aan.

De procedure voor de inklaring van de wagens en de lading duurde hier twee dagen, met hier en daar misschien een klein beetje smeergeld. In Burkina waren we een aantal malen bij allerlei controleposten aangehouden. Het blijkt dat de verscheidene instanties, zoals de politie en de douane hun eigen inkomsten moeten genereren door bij de controles geld te vragen voor oneigenlijke diensten of boetes. Eén maal kregen we onmiddellijk een boete wegens het niet hebben van een gevarendriehoek en/ of brandblusser! Terwijl andere vrachtwagens passeerden zonder licht, zeer slecht beladen of

zwaar overbeladen, met versleten banden en vast en zeker zonder gevarendriehoek of brandblusser! Deze chauffeurs betalen bij elke post gewoon het "standaard" bedrag en vervolgen hun weg. De willekeur en zinloosheid van deze acties vond ik moeilijk. Wat heb je aan deze manier van controleren als deze alleen gebruikt wordt om corruptie in stand te houden?

Na het vertrek uit Ouagadougou bleek een vrachtwagen een probleem te hebben aan het pneumatische veersysteem, zodat de band bijna tegen het spatbord schuurde. We besloten dit te laten repareren in Koudougou. Tot deze plaats is de weg geasfalteerd en verwachtten we dat er geen schade zou ontstaan. Dit bleek een goede keus; in de middag werd de auto provisorisch gerepareerd en vervolgden we de onverharde weg (nog 130 kilometer) naar Dédougou. Vlak voor Dédougou werden we nog geconfronteerd met weer een bijzondere politiepost. Deze wilden de auto's controleren op wapens. Ze hadden waarschijnlijk gehoord dat er in Irak en Afghanistan wapens worden gesmokkeld in civiele auto's, zelfs ambulances! Gelukkig hoefden we uiteindelijk de auto's niet te openen en uit te laden. Om 11 uur 's avonds dronken we een biertje in Dédougou, om de aankomst te vieren van een redelijk goed en snel verlopen reis. De heen en terugreis van twee maal 1300 kilometer in tien dagen, inclusief alle procedures, was volgens deskundigen bijzonder vlot.

Het venijn zat 'm in de staart: vanaf Dédougou is het nog 8 kilometer naar Parako en 3 kilometer vóór Parako moest een vrachtwagen stoppen wegens een lekke radiator! Met zeep werd dit provisorisch gedicht en uiteindelijk kwamen we om 2 uur 's nachts heelhuids aan met de auto's en lading in goede staat.



foto: vrachtwagens op het terrein van Háparako

Jack Bauman, Juni 2006