

**Van Zuid-Afrika naar Nederland met een Land Rover Defender 130, 300TDI. Een reis van zo'n 25.000 kilometer dwars door het rauwe Afrika. Twan Koenders (32) en Ingeborg van den Ban (29) reden hun wagen Ollie dwars door wildparken, over een droge rivierbedding een berg op en dwars de woestijn van Soedan en Egypte door. De komende nummers nemen ze je mee op hun reis!**



500 dagen op reis



**Badend in het zweet rijden we de grens van Soedan naar Egypte over. We leven al anderhalve week in de 40 graden overdag, 30 graden 's nachts en zijn heel erg toe aan een beetje verkoeling aan de Egyptische kust. Maar terwijl we de grens over rijden bekruipt ons ook een vreemd gevoel: we zijn na bijna zes maanden rijden aangekomen in ons allerlaatste Afrikaanse land. Dat voelt ook als bijna afscheid nemen van een waanzinnige tijd. Maar voor het zo ver is hebben we gelukkig nog een aantal weken, én uitdagingen, voor de boeg!**

Op het moment dat we in Kaapstad vertrokken wisten we nog niet zeker of het verstandig was om door Egypte te rijden. Onderweg in Afrika hoorden we echter alleen maar goede verhalen over Egypte en werd ons op het hart gedrukt dit prachtige land niet over te slaan. Wel werd er door verschillende overlanders verteld over militaire konvooien. Dit hebben we tot nu toe nog niet eerder meegemaakt. Van anderen horen we dat ze

er op eigen houtje doorheen rijden zonder problemen. We besluiten er ook voor te gaan en daar hebben we geen moment spijt van gehad: wat is Egypte een fantastisch mooi land!

Terwijl we aan de kust van de Rode Zee liggen te genieten van het schaarse briesje dat zo nu en dan langs komt, zijn we druk bezig met de voorbereiding van het verschepen van Ollie. Je kunt vanaf Egypte over land naar Nederland rijden, maar dan moet je door Syrië. Geen optie dus! Gelukkig zijn er verschillende andere mogelijkheden; er gaan namelijk vrachtschepen naar bijna elk land dat grenst aan de Middellandse Zee. Sommige schepen varen één keer per maand, andere varen wekelijks of zelfs vaker. Belangrijk dus voor de planning. Voor onze keuze is het weer in Europa ook een belangrijke punt: kamperen in de kou en de regen lijkt

ons niet echt een succes, dus we willen niet te lang in Europa hoeven rijden. We hebben offertes opgevraagd voor het verschepen naar Italië en Griekenland en Turkije. Uiteindelijk kiezen we ervoor om Ollie van Alexandrië naar Salerno (Italië) te verschepen, zodat we nog 'maar' 1.800 km naar Nederland hoeven te rijden.

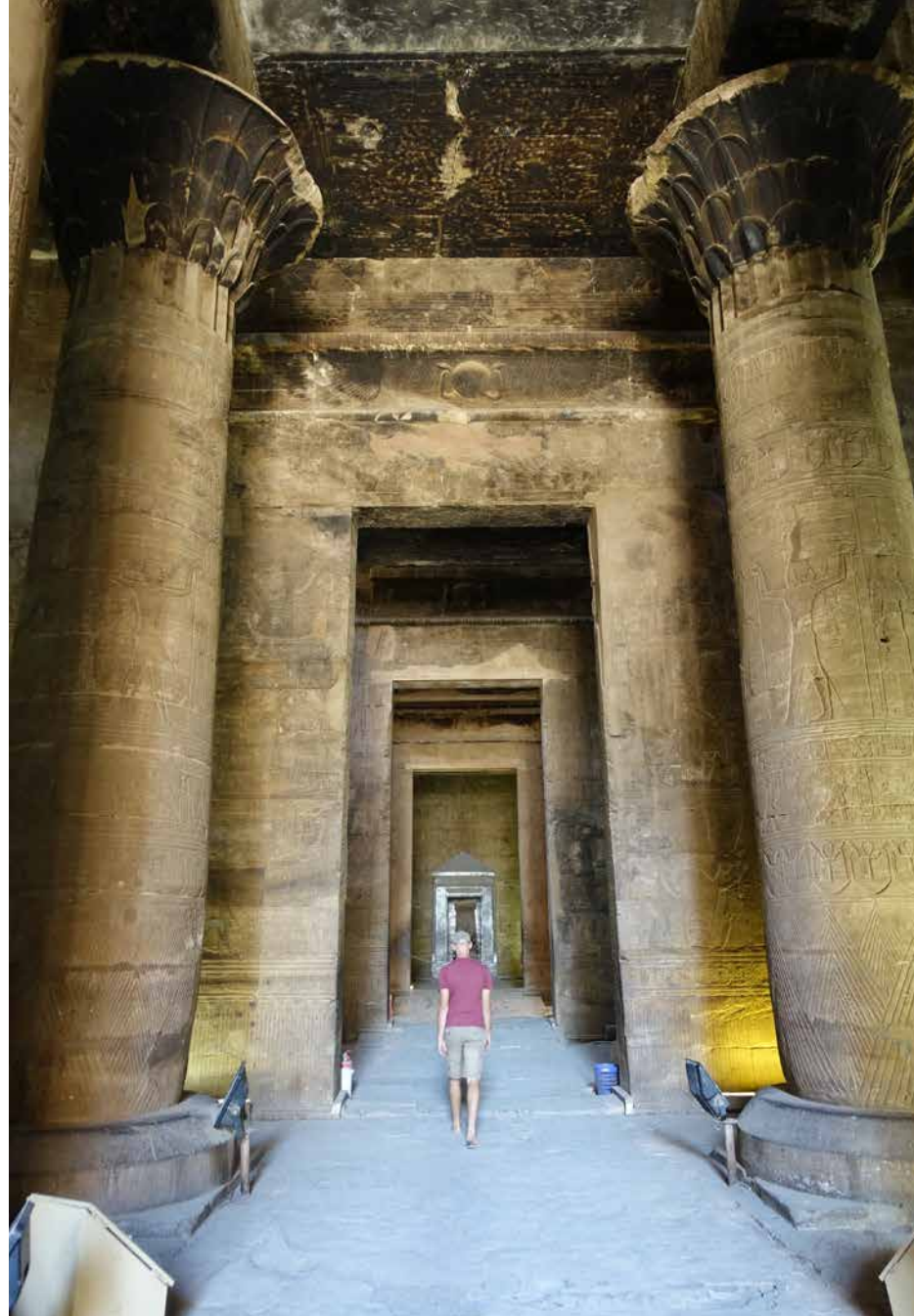
Dingen regelen in Egypte is ingewikkeld, omdat de meeste Egyptenaren geen Engels spreken. Ons Arabisch beperkt zich tot het lezen van getallen, mensen begroeten en vragen hoe het gaat. Daarbij komt dat we de gewone landsgrenzen in Afrika inmiddels wel gewend zijn, maar Afrika uit en Europa in is weer een ander verhaal komen we achter. Dus besluiten we om een partij in te schakelen die voor ons de verscheping organiseert. Het bedrijf CFS regelt alles voor ons om de auto het land uit te krijgen, totdat de boot uit de haven vertrekt. De dag dat we bij het kantoor aankomen om de papieren op orde te maken verloopt exact zoals alles in Afrika: zonder al te veel communicatie en zeer chaotisch!

Het begint er mee met dat we met een medewerker naar een douanekantoor moeten om een stempel op ons visum te krijgen. We lopen (rennen bijna) door de kleine straatjes van Alexandrië en hebben moeite om de Egyptenaar bij te houden, die spontaan links- en rechtsaf slaat. Bij de douane blijkt dat we een klein probleempje hebben, want we hebben geen visum in ons paspoort. De grensovergang Soedan – Egypte die wij gebruikten is net

open en daar bleek het niet mogelijk te zijn om een visa on arrival te krijgen. Aangezien we dat niet wisten, schreef de beambte wat Arabische tekens in ons paspoort en zei: regel je visum maar op het moment dat je het land uit gaat. Maar ja, nu krijgen we dus ook de stempel niet om Ollie het land uit te krijgen! Hals over kop springen we in een Uber taxi en rijden we in een uur tijd naar het vliegveld van Alexandrië. Het kost ons een half uur, veel telefoontjes, veel boze blikken van de beveiligers en veel gezeur van onze kant. Uiteindelijk krijgen we het voor elkaar en krijgen we een visumpapiertje. Zonder stempel weliswaar, maar goed. We springen snel weer de taxi in en scheuren terug de stad in, want om 14.00 uur gaat het kantoor dicht. Morgen is het vrijdag - een vrije dag in Arabische landen - en dus móeten we vandaag de ►







flessen water en een krukje laten we in de cabine achter, als test. En inderdaad, die worden gejat. Maar dat ze zelfs geprobeerd hebben om de ingebouwde autoradio eruit te slopen, dat hadden we dan weer niet aan zien komen!

Na vijf dagen komt de ferry aan in de haven van Salerno. Helaas moeten we dan nog een paar dagen wachten op het Carnet de Passage. Deze wordt pas 3 werkdagen na het vertrek van het schip door de Egyptische douane afgestempeld en vrijgegeven. CFS stuurt het Carnet vervolgens per aangetekende post naar Italië. Niet heel efficiënt, maar wel hoe het gaat. Het voelt behoorlijk frustrerend om te weten dat Ollie er al is, maar dat we haar niet uit de haven kunnen ophalen. Met alle Afrikaanse verrassingen in ons achterhoofd, besluiten we toch vast naar het verscheepbedrijf in Salerno te gaan om te checken hoe het inkleren werkt. Er zitten meerdere overlanders die hetzelfde idee hadden. En wat blijkt? Met het laten zien van je paspoort kan je de auto gewoon inkleren in Europa! We betalen weer voor wat stempels en dan krijgen we het 'ophaalbewijs' waarmee we ons in de haven kunnen melden. Zenuwachtig als een kind dat voor het eerst een spreekbeurt moet houden, lopen we naar de haven: zal alles goed zijn gegaan onderweg? Zullen er beschadigingen zijn? Zal de thermosfles inderdaad gejat zijn? Zal de reserveband er nog op zitten? Wie mag er eerst weer rijden? Wanneer kunnen we beginnen aan onze rit naar Nederland? En nog veel meer vragen schieten er door ons hoofd.

Uiteindelijk vinden we het kantoortje waar we ons moeten melden en worden door vrolijke, oude Italiaan naar Ollie gebracht. De oude man spreekt gelukkig redelijk goed Engels en haalt z'n schouders op: ze wil niet starten. We draaien de sleutel om in het contact maar er gebeurt helemaal niks. Hij haalt er een andere auto bij – er staan er immers genoeg om het terrein – en sluit de startkabels aan. Maar nog steeds gebeurt er niks, ook niet een klein beetje. De binnenverlichting doet het gek genoeg wel. Er lijkt dus stroom door het circuit te lopen. Gelijk draaien onze hersenen weer op volle toeren: wat kan er aan de hand zijn? Zal de

startmotor kapot zijn? Of toch iets met de accu? Of heeft het iets met de zekeringen te maken? De Italiaan weet het ook niet en geeft het op. We meten de spanning op de accu: die blijkt gewoon vol te zijn. M'n haar plakt in mijn gezicht door de regen en het is inmiddels donker geworden (welkom in Europa). Onze stemming begint ook om te slaan. Als we het bijna op willen geven, stap ik nog één keer in de auto en ga achter het stuur zitten. Ik draai de sleutel en maak contact. Opeens zie ik dat er een lampje op het dashboard brandt dat me niet bekend voorkomt. Ik zoek meteen in ons Haynes boek op wat dit betekent: startonderbreker actie! Ik kan m'n lachen niet inhouden: zes maanden lang hebben we met een zwarte afstandsbediening aan de sleutel rondgedreden, altijd panisch om niet per ongeluk op de knopjes te drukken. Blijkbaar hebben de mannen op het schip wél op de knopjes gedrukt en de onderbreker ingeschakeld. We drukken, het lampje gaat uit en binnen twee seconden start de motor. We scheuren het haventerrein af. Twee dagen later komt ook het Carnet aan. En dan is het zo ver: op naar Nederland! Op naar huis! ■



Oostenrijk, van +45 naar -5...

papieren voor Ollie in orde krijgen, want maandag vertrekt de boot! En alsof het dan niet anders kan: het centrum van Alexandrië staat helemaal vast. Het laatste stuk rennen we dus door de straten en om 13.55 uur komen we bezweet aan in het douanekantoor. Gelukkig krijgen we de stempel, dat was stap 1!

De volgende stappen gaan gelukkig een stuk soepeler. We lopen met de medewerker van CFS door de stad van het ene naar het andere gebouw. Hier moeten we een kopietje van een of ander document maken, daar moeten we een handtekening zetten om CFS te machtigen om de handelingen in de douane namens ons uit te voeren, in het volgende gebouw moet nog een contract worden afgesloten. Tussendoor moeten we weer wachten omdat een kantoor pas over een half uur open gaat, dus drinken we gezellig een kopje thee op de hoek van de straat. Voordat we het weten, is alles geregeld en zijn we rond vijf uur 's middags terug bij het kantoor van CFS. En voordat we er erg in hebben, moeten we de sleutels inleveren en Ollie achter laten. Met een brok in onze keel lopen we weg en kijken we nog een paar keer achterom: we hebben zes maanden in, op en met haar geleefd. En nu ineens gaan wij met de trein naar Caïro en stappen we in een vliegtuig naar Italië. Zonder Ollie...

Onze 20 jaar oude Land Rover gaat met een 'roll-on-roll-off' ferry naar Italië. De verhalen die we op internet hebben gelezen over deze schepen zijn niet echt rooskleurig: alles wat gejat kan worden, wordt gejat. Omdat de cabine open moet blijven uit veiligheidsoverwegingen, leggen we alles wat we hebben in de canopy: daar moet je namelijk minimaal twee sloten openbreken om naar binnen te komen. Zelfs de krik halen we onder de auto vandaan en de reserveband op de achterdeur zetten we vast met een hangslot. Een kapotte thermosfles,



Benieuwd naar meer belevenissen van Twan en Ingeborg? 500 DAGEN OP REIS vertelt het verhaal van een avontuurlijke meid die besloot huis en haard achter te laten en haar drukke, werkende leven in Nederland in te ruilen voor een leven zonder vast programma, zonder route, op budget. En dat betekent dat je soms in bizarre situaties terecht komt, moet eten wat er walgelijk uit ziet en in ontegenwoordige vieze bedden slaapt. Een ding is zeker: het levert vooral de meest hilarische en verbazingwekkende situaties op! [www.500dagenopreis.nl](http://www.500dagenopreis.nl)

