

Met El Niño op zoek naar de Mbozi

Jan Betlem ¹

1. Koeriersdienst BUZA, Postbus 20061, 2500 EB den Haag

De weg van Dar es Salaam naar “de Mbozi” is lang, welgeteld 1024 kilometers, en voert langs de Uluguru Mountains, door Mikumi National Park en zo door naar de Udzungwa Mountain Range richting midden Tanzania.

Vandaar via adembenemende haarspeldbochten naar de Southern Highlands en Iringa, de provinciehoofdstad van de gelijknamige provincie Iringa in het Zuiden van het land. Dan door naar Mbeya, tegen de grens met Zambia en Malawi.

Mbeya is een goede uitvalsbasis voor de verdere zoektocht naar “de Mbozi”, de 12 ton zware ijzer meteoriet, ontdekt in 1930 en de zevende zwaargewicht op de wereldranglijst, volgens onze bronnen in Tanzania.

De auteur is beroepshalve gedetacheerd in Tanzania en geeft in het volgend verslag een impressie van de tocht van de hoofdstad Dar es Salaam naar de exacte plaats van “de Mbozi” in het verre Afrikaanse binnenland.

Voor wie dezelfde onderneming wil plannen: De trip heen is beschreven voor de auto over de weg, de terugweg geeft een indruk van de treinreis van Zuid Tanzania terug naar de hoofdstad.

De zaterdag begint als elke andere zaterdag: Mijn burens maken zich op om naar het strand te gaan en de apen uit de naburige ‘bush’ springen van boom tot boom totdat hun buik gevuld is met vruchten en jonge twijgen waarvan er in onze tuin momenteel zoveel beschikbaar zijn.

Het wordt al aardig warm deze tijd van het jaar en de in aantal toenemende nachtelijke regenbuien zorgen voor drukkend en vochtig weer.

Een stranddag zou niet gek zijn ware het niet dat er iets anders gepland staat voor de komende dagen.

Om goed 9 uur komt de projectauto voorrijden met het inventarisatieteam. Dit zijn de mensen waarmee ik de komende drie weken zuidelijk Tanzania zal afstropen op zoek naar (al of niet legale) voorraden oude bestrijdingsmiddelen, een en ander als onderdeel van de samenwerkingsactiviteiten tussen Nederland en Tanzania.

Hashim, de gebruinde, geroutineerde chauffeur, Nuru, bioloog, en Lauho, inspecteur bij het Ministerie van Industrie en Handel vormen samen een inventarisatieteam.

Afwisselend ga ik met een van de teams mee, niet alleen voor “technische assistentie” zoals het formeel in mijn taakomschrijving staat, maar ook om de motivatie en het moreel hoog te

houden en, uiteraard, om mij ter plekke te oriënteren.

Het is niet altijd even gemakkelijk in de binnenlanden van het Oost Afrikaanse Tanzania en we maken, met name in de weekends, regelmatig lokale uitstapjes naar bezienswaardigheden.

Voor deze tocht staat in elk geval een bezoek aan “de Mbozi” op het programma.

Nog voordat we de uitvalsweg van Dar es Salaam richting Morogoro hebben bereikt, gaat de airconditioning in de auto al aan.

De bagageruimte van onze Toyota Landcruiser is voorzien van een koelkast met noodzakelijke etenswaren en ik zie dozen met mineraalwater.

Uiteraard is ons veldwerk materiaal er en onze persoonlijke bagage.

Fototoestellen en ‘money-belts’ hangen aan de hoofdsteunen van de stoelen, een korte-golf zend ontvangstinstallatie is gemonteerd tussen de twee voorste stoelen in de auto en andere plekken zijn volgestopt met blikken biscuits, muskietennetten en allerlei ander spul voor deze trip.

Ik vraag waarom het ‘roof-rack’ op de auto zit.

“In de Highlands hebben ze goedkope uien en we willen enkele zakken meenemen op de terugweg naar Dar es Salaam”, legt Hashim uit.

De terugweg; dat duurt nog lang. Dat zal voor hem pas na 38 dagen zijn, vlak voor Kerstmis.

Na drie kwartier rijden we langs Kibaha. Dit is het gebied van de heerlijke Cashew-noten, en we kopen enkele zakken want 38 dagen is lang. Cashew-noten stillen de honger in gebieden waar we geen lunch zullen vinden.

Op de splitsing Chalinze (hier gaat een weg door naar het Noorden van het land, een andere weg leidt naar Centraal- en zuid Tanzania) verkopen jongens op schaal nagemaakte modelautootjes van blik.

Een model-tankautootje met een Heinen-blik als tank rijdt langs mijn raam voorbij maar kan mij niet verleiden tot aankoop.

Verder gaat het alweer en 350 kilometer later komen de Uluguru Mountains in het zicht. Een prima asfaltweg voert ons door het Afrikaanse binnenland naar Morogoro.

Masai vrouwen verkopen langs de weg souvenirs van kralen en andere prullaria.

Geleidelijk aan verandert het landschap en wordt het minder drukkend en vochtig.

Morogoro rijden we door met zon, de rijstverkopers met glimmende hoopjes rijst langs deweg, laten we in een stofwolk achter ons.

Grote borden aanweerszijden van de weg geven even later aan dat we de komende 50 kilometer door "Mikumi National Park" rijden, maximum snelheid 50 km. Per uur.

We zijn de borden nog niet voorbij of Nuru (natuurlijk Nuru, de bioloog) ziet de eerste Impala's en even later kruist zelfs een heus groepje olifanten ons pad. Wanneer we het park verlaten hebben we zowat alle vertegenwoordigers van de Oost Afrikaanse fauna gezien; sommige platgereden welliswaar want deze hoofdweg door het Mikumi Nationaal Park eist dagelijks slachtoffers.

Na Mikumi blijft het bosachtig; hier rijden we door uitgestrekt Oost Afrikaans 'bush-land' langzaam overgaand in een hoger opgaand berglandchap.

Vlijmscherpe haarspeld bochten, diepe afgronden en door te veel en te zwaar vrachtverkeer aan de zijkant en het midden van de weg opgekruld asfalt, maken het rijden hier een gevaarlijke onderneming.

Ronkende vrachtwagens met lading voor Zambia en Malawi sjouwen met moeite omhoog.

Inventieve dorpelingen verkopen langs de weg zware, uit hout uitgesneden, wielblokken: De ervaring leert dat elke dag enkele trucs technische problemen krijgen bij het omhoog kruipen en remsystemen werken nou eenmaal niet altijd in Afrika.....

Zonder problemen bereiken wij het hoogste punt van de weg: We hebben de Southern Highlands bereikt.

Klimaat, en daarmee samenhangend de vegetatie, veranderen en een droog rotsig landschap met pinda-velden, geiten, verspreid staande hutjes en uien, uien en nog eens uien.

Hashim glundert, op de terugweg is hij verzekerd van uiten.

Toch nog onverwacht komen we in Iringa aan, een stadje boven op een bergkam.

De dagteller staat op 545 kilometer en het is verfrissend koel wanneer we uitstappen bij MR Hotel, de enige lokaliteit in Iringa dat verantwoord de titel van 'hotel' mag dragen.

Een plotseling opkomend onweer laat hagelstenen zo groot als palmtortel-eieren naar beneden vallen en jaagt de zaterdagmiddag-markt bezoekers de huizen in.

Verwonderd proeven we de koude hagelstenen als ongewoon verschijnsel in de tropen, in onze mond.

Nuru legt uit hoe het werkt daarboven in die onweerswolken en Lauho verklaart met grote stelligheid dat de hagelstenen zuiverder zijn dan het mineraalwater in onze flessen.

Hashim denkt alleen aan uien: "*Daarom groeien ze zo goed hier, het is hier veel kouder!*".

Moe maar tevreden ondergaan we een eenvoudig avondmaal: De komende weken zullen we taai vlees, oude kip en onsmakelijk vette friet eten, een enkele goede maaltijd uitgezonderd.

Vroeg ligt iedereen in bed, niet dat we uitgeput zijn maar omdat Iringa vanavond blijkbaar stroomloos en dus donker is.

De volgende dag zitten we om 8 uur alweer op de weg, doel vandaag is het ongeveer 400 kilometer verder gelegen Mbeya.

Direct na Iringa neemt de schaars bevolkte Afrikaanse bush het weer over van de pinda- en uienvelden.

Plotseling wanen we ons ergens anders dan in Afrika.

Tot aan de horizon eindeloze naaldboomplantages, met stroken eucalyptus ertussen om het bosbrandgevaar te verkleinen, overheersen hier het landschap.

"*De bomen groeien sneller dan verwacht*" zo zegt de bioloog.

"*En de papierindustrie kon alle hout niet op tijd verwerken zodat de bomen te dik werden. Vandaar dat hier nu ook houtzagerijen zijn gevestigd.*"

En met enige zelfspot vervolgt hij: "*Kun je je dat voorstellen; deze bomen groeiden zo snel dat wij Afrika-*

nen geen tijd hadden om ze bijtijds te kappen!".

Inderdaad zijn veel aangeplante bomen nu te dik voor de papierindustrie en kunnen ze dienen als zaaghout.

Kilometers rijden we door het dichte bos.

Na bijna 200 kilometer van Iringa bereiken we een splitsing, zoals gewoonlijk bij Afrikaanse weg-splitsingen bebouwd met container-winkel-tjes en onmiskenbaar gevefd met financiering van Coca Cola.

Hier kun je afslaan naar het Zuiden, richting Mozambiek. Wij gaan echter verder en laten rechts van ons de schier eindeloze "Buhoro Flats", een vlakte reikend tot aan de horizon met af en toe een enkele boom.

Aan de andere kant zien we de Poroto Mountains dichterbij komen, bergen met pieken van ruim 2600 meter.

Dit is het land van de Wanji en Ndari stammen.

Vlak voor Mbeya is er dan de afslag naar Malawi (130 km.) maar die laten we ook letterlijk links liggen en dan, eindelijk, rond het middaguur komen we in Mbeya aan.

Gewapend met slechts een kaart waarom 1 centimeter 20 kilometer voorstelt en waarom twee centimeter ten zuidwesten van Mbeya een zwarte punt ligging van de "Mbozi meteoriete" aangeeft, vragen we optimistisch bij enkele redelijk ogende hotels naar de kortste weg naar de 12 ton zware klomp steen.

Het is immers nog vroeg dus we kunnen direct even bij die steen langs.

Steevast krijgen we echter of een nietszeggend antwoord of een reactie als "*That place is very difficult to reach, it is in Kukwe-country*".

We hebben geen idee hoe het verder moet en we besluiten daarom de nacht in Mbeya door te brengen.

Inmiddels is het begonnen te regenen en zoals -bijna- altijd in Afrika is de redding niet nabij als de nood hoog is. De komende dagen doen we gewoon ons werk en "de Mbozi" raakt in de vergetelheid.

Halverwege de week komt ons laatste teamlid aan met de trein uit Dar es



Salaam; Lydia, chemicus van het Chemisch Laboratorium van de Tanzaniaanse overheid.

Het blijkt dat zij oorspronkelijk afkomstig is uit Mbozi District, het district waar "Mbozi Meteorite" ligt!

Alhoewel ook Lydia nooit bij de meteoriet is geweest besluiten we op zaterdag verder naar "de Mbozi" te gaan zoeken.

Op zaterdag valt de regen met bakken uit de lucht. Hashim en Nuru komen, ondanks het noodweer, op de afgesproken tijd naar het Guesthouse waar ik net de laatste weervoorspellingen van CNN bekijk.

Oost Afrika, en uitstrekking tot West Afrika, gaat gebukt onder zware regenval. Beelden van ondergelopen vlaktes in Somalie en grote schade in Kenya.

Tanzania heeft de internationale gemeenschap al om voedselhulp gevraagd want de maisoogst wordt als verloren beschouwd.

De komende dagen, en mogelijk zelfs weken, zal dit weer, als gevolg van de effecten van El Niño, aanhouden.

Toch gaan we op stap en we nemen we de weg van Mbeya naar Tunduma, een dorpje aan de Tanzania-Zambia grens.

Naarmate we verder van Mbeya wegrijden neemt de natuurlijke vegetatie weer toe. Een heuvelachtig, enigszins woest landschap met hier en daar een eenvoudige hut met lapje landbouwgrond, vormt het décor van de komende 50 kilometer.

Een prima asfaltweg. De zware regen van de afgelopen dagen heeft veel

erosie veroorzaakt in de vorm van diepe geulen langs de weg.

We stijgen nog steeds en moeten nu toch rond de 2000 meter boven zeeniveau zijn.

De airconditioner gaat nu niet meer aan, warme jassen en 'body-warmers' komen te voorschijn.

Tropische regenbuien kletteren op onze auto neer, het is nauwelijks 22 graden.

Dit is het gebeid van de koffieplantages en ook weer veel naaldhoutaanplant.

De tropen lijken ver weg. Radio communicatie met Dar es Salaam leert ons dat het daar drukkend vochtig en ruim 30 graden is. Ook daar veel regen. Overstromingen worden gemeld uit het hele land.

Op 66 kilometer afstand van Mbeya, vlak voor het dorpje Mloho, komen we onverwacht bij een bordje in de vorm van een pijl aan de linkerkant van de weg met het opschrift: "Meteorite 13 km."

We draaien de onverharde weg op die veranderd is in een grote modderpoel. De regen plent op ons neer en we rijden langzaam tegen de modderstroom in omhoog. Vierwielaandrijving aan.

Het ziet er slecht uit: In deze regen kunnen we de laatste kilometers naar de reuze meteoriet niet maken. We overleggen wat te doen.

Hashim zegt dat we het kunnen proberen maar ik besluit de trip uit te stellen tot beter weer.

Hoewel ik volledig kan vertrouwen op de deskundigheid van mijn ervaren chauffeur heeft het geen zin schade en letsel te riskeren maar ik waardeer de motivatie van mijn teamgenoten.

"Ik hoop dat de uien niet gaan rotten" zegt Hashim aangeslagen.

De lokale radio bericht over acht doden als gevolg van het noodweer van de afgelopen nacht.

Ongekend hevige regenval maakt onverharde wegen tot modderstromen, het zicht is beperkt tot amper 40 meter.

Dan gelukkig, op zondag, is er een weersverbetering. Als bij toverslag staat het team weer startklaar met ex-



tra gereedschap en een extra wiel op het roof-rack op het dak.

Hoewel het nog steeds regent begrijpen we dat we deze kans moeten grijpen; volgende week zullen we in een ander deel van het land werken en niet meer naar "de Mbozi" kunnen.

El Niño laat zich werkelijk gelden in Oost Afrika: Momenteel de zwaarste regenval sinds 30 jaar!

Grommend begint onze terreinauto zich wederom langs de glibberige modderweg naar boven te werken. Dertien kilometer is behoorlijk lang over een slechte weg in zwaar weer.

Af en toe een felle bliksemflits en doffe donder.

"Misschien valt er vandaag wel weer een meteoriet" zegt Hashim, "Het lijkt me echt het weer ervoor.."

We lachen hartelijk om zijn onnozele onwetendheid.

De auto schudt heen en weer als erosiegeulen worden genomen. Als door een wonder stopt het ineens met regenen, ja zelfs de zon breekt door.

Even later, inderdaad op ongeveer 13 kilometer, hangt er aan een boom een rafelig bordje "meteorite 96,4 mtr."

We laten de auto staan en lopen het laatste stuk.

In een duidelijk uitgegraven holte zien we eindelijk, 1024 kilometer van ons startpunt Dar es Salaam, een klomp glimmend materiaal dat "de Mbozi" blijkt te zijn.

Nog nadruipend van de regen maar wel mooi schoon, ligt het blok ijzer in de –inmiddels flink schijnende- zon te glinsteren.

We zijn er stil van maar stiltes duren nooit lang in Afrika en spoedig laat elk zich fotograferen op en tegen "de Mbozi".

De steenklomp zelf lijkt van de zijkant meer op een geslachte koe die op een tafeltje ligt.

Aan het achter-end van de koe, aan de spitse kant, zie ik waar door mensenheden stukken zijn afgezaagd.

Volgens de inmiddels toegesnelde 'Government Askari' (bewaker) duurde het tien uur om dat stukje eraf te zagen. Zijn mededeling laat op zijn minst vermoeden dat hij bij het zagen persoonlijk aanwezig was, mogelijk zelfs eigenhandig de zaag heeft bewogen.

Hashim slaat met een munt tegen de klomp en een duidelijk metaalachtig geluid klinkt. Verwonderd roept hij Allah aan, maar er valt niet nog een meteoriet.

"Waar is het dichtstbijzijnde postkantoor?" vraag ik aan Lydia.

Dat blijkt Vwawa te zijn, op ongeveer vertien kilometer afstand vanwaar de steen ligt.

Er blijkt zelfs geen plaats Mbozi te bestaan: Mbozi is de naam van het district.

"Maar dan moet deze steen toch "Vwawa" heten, genoemd naar het

dichtstbijzijnde postkantoor zoals dat met meteorieten altijd het geval is" concludeer ik verrast.

Niemand deelt mijn opwinding echter en het onderwerp gaat verloren in de discussie of deze vele regens nu wel of niet goed zijn voor de uien.

En waarom deze ijzermeteoriet na al die regens nog steeds niet is geroest wordt verklaart door Lydia, de chemicus: "Er zit nikkel in, kijk maar in de documentatie".

En ze wijst naar een velletje papier met informatie over "de Mbozi" dat de bewaker ons voorhoudt.

Blijkens analyse bestaat de klomp voor 90% uit ijzer en 9% uit nikkel. Verder is koper, zwavel en fosfor aangetroffen.

De "Mbozi" werd in 1930 ontdekt door een surveyor genaamd W.H.Nott.

Toen stak alleen de top boven de aarde uit, er was geen krater of kuil of iets dergelijks te zien.

Daarbij leert navraag ons dat de lokale bevolking geen verhalen over de meteoriet kent. Mogelijk dat deze klomp hier dus al vele duizenden jaren (of nog langer) heeft gelegen, zelfs voordat mensen deze streek van de aarde bevolkten.

Er zijn geen andere meteorieten (of delen van "de Mbozi") in de buurt gevonden, mogelijk zijn zij echter ook door de aarde afgedekt en zijn ze met een detector op te sporen.

Met Government Notice no. 41 van 1931 werd "de Mbozi" beschermd verklaard, desondanks werden er dus toch (kleine) stukken van verwijderd.

De exacte positie is op de Zuid West helling van de Marengi Hill, District Mbozi, Region Mbeya, Lat. 9°06'25" S, Lon. 33°02'00" E.

De grond rondom de meteoriet is uitgegraven waardoor de hele steen zichtbaar is geworden. Hij rust nu op een betonnen sokkel, met lokale stenen ingelegd.

Sinds 3 maart 1967 is de meteoriet beschermd als monument onder de Antiquities Act, 1964 (een en ander volgens Government Notice no. 90 van 3 maart 1967) en er is vanaf die

tijd permanent een bewaker aanwezig om beschadiging te voorkomen.

Volgens de bewaker getoonde documenten (uit 1967) weegt “de Mbozi” naar schatting 12 ton en is daarmee de zevende op de wereldranglijst van meteorieten, na de “Hoba” (Zuid Afrika, 60 ton), de “Ahnighito” (West Greenland, 30 ton), de “Bacubirit” (Mongolie, 20 ton), de “Willamette” (USA, 14 ton), de “Chupaderos” (Mexico, 14 ton) en de “Campo del Cielo” (Argentinië, 13 ton).

De hoogte van de steen in Mbozi is 1.22 meter, de grootste breedte 1.63 meter en de grootste lengte 3.3 meter. Nadat we de steen aan alle zijden hebben bewonderd en gefotografeerd, en de zon weer schuilgaat achter dikke wolken, lopen we terug naar de auto.

De terugweg naar Mbeya geschiedt zonder noemenswaardige voorvallen. Eenmaal in Mbeya koop ik, om niet het gevaar te lopen dat de trein naar Dar es Salaam is volgeboekt, koop ik mijn treinkaartje een paar dagen van te voren.

De terugreis

Kling, kling, kling.....

De spoorwegwerker loopt met zijn hamer langs de trein en controleert alle remmen van de wielen. Dan sjoekt het weer verder door het Tanzaniaanse berglandschap.

Inmiddels zit er alweer zo'n 2 uur treinreis op.

We zijn stipt op tijd vertrokken uit Mbeya; 11 minuten over 12 op zaterdagmiddag.

De eerste klas slaap cabines zijn niet riant maar zeker ‘goed’ te noemen: 4 royale banken die omgetoverd kunnen worden tot goede bedden.

We rijden naar schatting tussen de 60 en 80 kilometer per uur.

De totale afstand Mbeya – Dar es Salaam bedraagt ruim 850 kilometer.

De zaterdag trein is de sneltrein, en we stoppen dan ook maar op enkele plaatsen.

Het spoorwegmaterieel is van Chinese herkomst; de chinezen hebben de Tanzania-Zambia Railway (TAZARA) aangelegd in de beginjaren '70

om Zambia transportmogelijkheden te geven naar de Tanzaniaanse havens.

De 120 ton zware diesellocomotief van Duitse makelij staat ronkend vooraan de 14 wagons te wachten totdat de stationsopzichter de groene vlag zwaait.

Kling, kling, kling. De groene vlag waait. Daar gaat de fluit en schokkend zet de trein zich weer in beweging.

Om drie uur meldt zich een keurig in het pak gestoken bediende met de mededeling

‘lunch ready’. Nadat ik mijn bestelling heb opgegeven wordt er tien minuten later een prima porc-chop met rijst en een koude cola geserveerd.

Een Zambiaanse wagenbegeleidster dweilt de vloer en maakt regelmatig de cabines schoon. “Wij komen uit Zambia, wij werken” zegt ze veelbetekenend wanneer ik een lovende opmerking maak.

De komende uren zal een telkens wisselend Afrikaans landschap langs mijn coupe-raam schuiven. We duiken de rift Valley in en het wordt benauwd warm. Door de rustige vaart kunnen alle ramen open staan en het is een zeer behaaglijke ervaring om zo door Oost Afrika te reizen.

Enige tijd later gaat het met zwaar brommende loc aan de andere kant van de rift Valley weer naar boven. Voelbaar wordt het kouder tot we op het hoogste punt van de TAZARA lijn komen bij het station Uyole, nog altijd 670 kilometer van Dar es Salaam.

Slecht nieuws, mijn mede treinreiziger in de slaap-coupe, een senior TAZARA stafid heeft vernomen dat er een ongeluk is gebeurd op weg naar Dar.

De Kilimanjaro Express, onze tegenligger staat als gevolg daarvan al 12 uur aan de Dar es Salaam kant van het ongeval te wachten, de seinen zijn uitgevallen en de machinist van onze trein krijgt telkens schriftelijke toestemming om een volgend traject te mogen berijden.

Dat levert vertraging op, overal stoppen voor briefjes kost tijd.

Ik loop maar wat door de trein. Er zijn, naast de 1ste klas wagons ook 2e

en 3e klas rytuigen, bagagerytuigen en –voor de Afrikaanse situatie- een opvallend nette restauratie wagen voor de “upper class” zoals mijn reisgenoot het uitdrukt.

Deze rit laat het Tanzaniaanse landschap zich op zijn mooist beleven, met afwisselend zon en zware regen, heuvels bergen en uitgestrekte vlakten, het is er allemaal. En het is prachtig, een beleving gewoon.

Op de spaarzame stations waar gestopt wordt stort de lokale bevolking zich met zakken aardappelen, uien en knoflook op de trein in de hoop iets te kunnen verkopen. Zakken met zeker 30 kilo aardappelen vullen al snel onze coupe.

Afdalend van de Rift Valley berghellingen richting Dar es Salaam wordt voortdurend geremd en langzaam gereden. Ik ben blij dat de remmen eerder uitvoerig zijn gecontroleerd.

De begroeiing gaat nu over in een rijke tropische vegetatie.

“Diner is ready, Sir” en ik begeef me naar de restauratie. Het is inmiddels donker geworden.

Veel bochten en vooral tunnels op dit traject waar we met veel gefluit doorheen gaan. Het Tanzaniaanse deel van de TAZARA spoorlijn kent maar liefst 22 tunnels waarvan de langste 817 meter is.

‘Diner’ bestaat uit een keus aan diverse gerechten waaronder kip, rundvlees of varkensvlees met rijst of aardappelen. De restauratiewagen is ordelijk en er is een vlotte bediening, en dat voor slechts 2 dollar per maaltijd.

Dan, om tien uur ‘s avonds stopt de trein naast de stoptrein in dezelfde richting. Die stoptrein blijkt hier al 12 uur te staan; we zijn bij de plaats van het ongeluk aangekomen.

Mijn reisgenoot wenst mij veelbetekenend een goede nacht en er komt een dreigende stilte over de wagons.

Meereizende spoorweg politiemannen beginnen met hun nachtrondes door de stilstaande trein en ik geniet derhalve, inderdaad, van een zeer goede nachtrust.

De volgende morgen, zondag, blijkt het weer te regenen. We staan nog steeds met twee treinen in dezelfde



richting midden in de Afrikaanse bush. Naar schatting hebben hier vanacht ruim 1000 mensen geslapen. We hebben de hele nacht hier gestaan in het gisteren nog zo mooi lijkende Tanzaniaanse landschap.

Het water in de wagons is snel op, toiletten worden smerig en ik zie groepjes hebbelijke mensen de langs de spoorbaan gelegen landbouwgrondjes afstropen naar iets eetbaars. Al snel dreigt er een conflict met de lokale boeren die met kapmessen zwaaiend komen aanrennen maar de spoorweg politie weet de brandhaarden snel te blussen.

De Zambia dames van TAZARA werken zich te pletter om alles weer schoon te maken en het lukt ze ook nog aardig ook.

Ik hoor van mijn reis-collega van TAZARA dat we nu ruim 8 uur vertraging hebben, mogelijk gaan we pas diep in de nacht in Dar es Salaam aankomen.

“Breakfast is ready, Sir” en ik begeef me weer naar mijn plaats in de restauratie.

Wat geeft het ook allemaal, dan komen we toch gewoon wat later aan, dit is nu typisch Afrika!

Toch nog onverwacht zet onder luid gejuich de stoptrein zich in beweging en wij volgen een half uur later. De plaats van het ongeval is vrijgemaakt en er kunnen weer treinen langsrijden.

Rond 11 uur arriveren we in Mlimba waar we moeten overstappen op de eveneens gestrande Kilimanjaro Express. De trein uit Zambia waar wij mee zijn gekomen, moet weer terug naar Zambia om op tijd te zijn voor de volgende rit. De zware Duitse diesel loc is speciaal voor het bergtraject.

De Kilimanjaro Express heeft een lichtere Chinese locomotief.

Van hieruit duurt het volgens mijn informatie bron nog acht uur tot Dar es Salaam.

Maar deze vertraging heeft ook zijn goede kanten. Ik kan nu het hele traject bij daglicht volgen.

Hoge bergen, begroeid met zwaar en dicht bos waartegen de witte wolken lijken te plakken, schuiven op afstand voorbij.

Bananen en andere tropische gewassen nemen op de voorgrond de belangrijkste plaats in.

In de namiddag worden we getraceerd op een gratis “groot wild safari” wanneer de trein stapvoets door het Selous Game Reserve rijdt.

En wild is er in overvloed, van Zebra’s tot Olifanten, van Hippo’s in de ruaha rivier tot Impala’s die hoppend voor de trein wegspringen.

Kuddes Gnoe’s kruisen de spoorlijn en eigenwijze giraffen proberen nog net voor de trein over te steken.

Regelmatig luid toeterend vorderen we langzaam over de ruim 200 kilometer (!) door het Selous Game Re-

serve. We doen over deze onvergetelijke safari ruim 3 uur!

In de laagvlakte voor Dar es Salaam maken we vaart, en als een echte sneltrein spurten we door het alweer donker geworden Tanzania.

Uiteindelijk, bijna 36 uur na vertrek uit Mbeya, om 11 uur in de avond van zondag op maandag loopt de Kilimanjaro Express met volle verlichting en luid fluitend het station van Dar es Salaam binnen.

Referenties:

- 1] Anonymus, On the Meteorite at M’Bozi, Tanganyika. South African Journal of Science, (1931); vol. 28, pp. 88-91.
- 2] Grantham, D.R. & Oates, F. The Mbozi meteorite Iron, Tanganyika Territory. Mineral Magazine, June 1931; vol 22 (133), pp. 487 – 493.

Enige reisinformatie voor reislustigen die “de Mbozi” zelf willen bezoeken:

*1e klas trein ticket Mbeya-Dar es Salaam (excl. maaltijden) ca. 35,= US\$
 hotelovernachtingen in Mbeya & Iringa, per nacht ca. 20,= US\$
 autohuur Tanzania (excl. brandstof), per dag, 100 km. Vrij ca. 100,= US\$
 KLM returnticket Amsterdam-Dar es Salaam. ca. 1400,= US\$
 Hotelovernachting Dar es Salaam, per nacht ca. 40,= US\$
 “cost of living” Tanzania ca. 15,= US\$*

Voor informatie: contact Jan Betlem via nemc.polcon@twiga.com