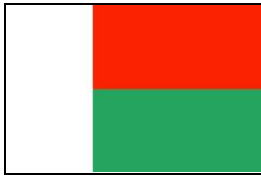
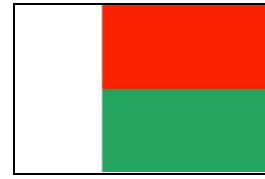


Reisverslag Madagaskar



2016



Madagaskar heeft een oppervlakte van 587.041 km².

Er zijn ongeveer 23 miljoen inwoners (2013) bevolkingsdichtheid 39 inw./km².

'MADAGASKAR, fietsen tussen baobabs, kameleons en lemuren'

Mijn totale afstand gefietst tijdens deze reis door Madagaskar is 1.371 kilometer, met een totaal van 17.627 hoogtemeter.



Fietsreis 2016 ~ MADAGASKAR



DE VOORBEREIDING

Het is een niet voor de hand liggende keuze geworden, mijn zesendertigste land voor een fietsreis. Doordat ik hou van variatie en bij twee opeenvolgende reizen graag voldoende onderscheid wil hebben, ben ik na het Aziatische Japan bij het Afrikaanse Madagaskar terecht gekomen, dat is dus van een land met een gestroomlijnde organisatie naar een land zonder organisatie. Met een oppervlakte van meer dan 580.000 km², is Madagaskar het vierde grootste eiland ter wereld, maar wat verharde wegen betreft is het er erg pover gesteld, de onverharde wegen zijn enkel buiten het regenseizoen toegankelijk met een terreinwagen en daardoor veronderstel ik dat je er ook wel per fiets doorkomt als je gewoon naast de diepste sporen en rond de grootste putten fietst. Het regenseizoen duurt daar tot zowat eind april, en hierdoor is mijn reisperiode ook al gedeeltelijk bepaald, want fietsen in de regen is helemaal niet gezellig meer, dus niet vroeger vertrekken dan half mei zegt mijn reiservaring.

En als de verrassende elementen bij de voorbereiding een maatstaf zijn voor de reis zelf, dan wordt het een heel leuke en niet alledaagse reis. Want er zijn toch wel enkele hoofdstukken die hier bij mijn voorbereiding tot onverwachte situaties leiden.

Vooreerst zijn er nog velen die het moeilijk hebben om het land Madagaskar te situeren op de wereldbol, en blijven ze meestal het antwoord schuldig als ik naar de naam van de hoofdstad vraag. Het is trouwens ook niet zo eenvoudig om de naam Antananarivo vloeiend uit te spreken, maar zo zijn er nog veel meer namen in dit land waarbij ik het ook moeilijk heb met de uitspraak, zowel van plaatsen als van de bewoners zelf (voorbeeld de stad Fianarantsoa, het national park Ranomafana, de premier Jean Ravelonarivo en vooral hun president Hery Rajaonarimampianina).

De lokale bevolking heeft hier wel iets op gevonden door in veel gevallen een verkorte versie van de naam te gebruiken, want daar is Tana alom gekend als de hoofdstad van Mada.

Ten tweede is er dan de speciale fauna en flora, die hier bij ons ook al niet zo goed gekend is. Als ik dan zeg dat de baobab daar heel veel voorkomt, krijg ik als reactie om toch maar op te letten dat ik er niet gebeten wordt door een van die baobabs. Als ik dan over de vele soorten lemuren spreek die er te zien zijn, krijg ik de vraag of al die soorten lemuren nog in bloei staan tijdens de periode dat ik er ben.

En ten derde is er dan het uitzoeken van de plaatsen die ik wil zien en het samenstellen van de fietsroute om er te geraken. Want zoals bij elke voorbereiding van een reis komt ook hier heel wat bij kijken, en gezien er nog maar weinig toeristen per fiets door dit land getrokken zijn, is het nog moeilijker om een planning te maken, zo min mogelijk vastleggen en alles ter plaatse regelen komt hier als beste oplossing uit de bus. Eerst en vooral probeer ik een fietstraject uit te stippelen, dan uitzoeken hoe ik in het land kan komen en verder op de plaatsen die ik wil zien, tenslotte op een rijtje zetten wat ik wil bezoeken, en dan inschatten hoeveel tijd ik eraan wil besteden, zodat ik mijn data voor de heen- en terugvlucht tijdig kan vastleggen om een gunstig vliegticket te kunnen bestellen.

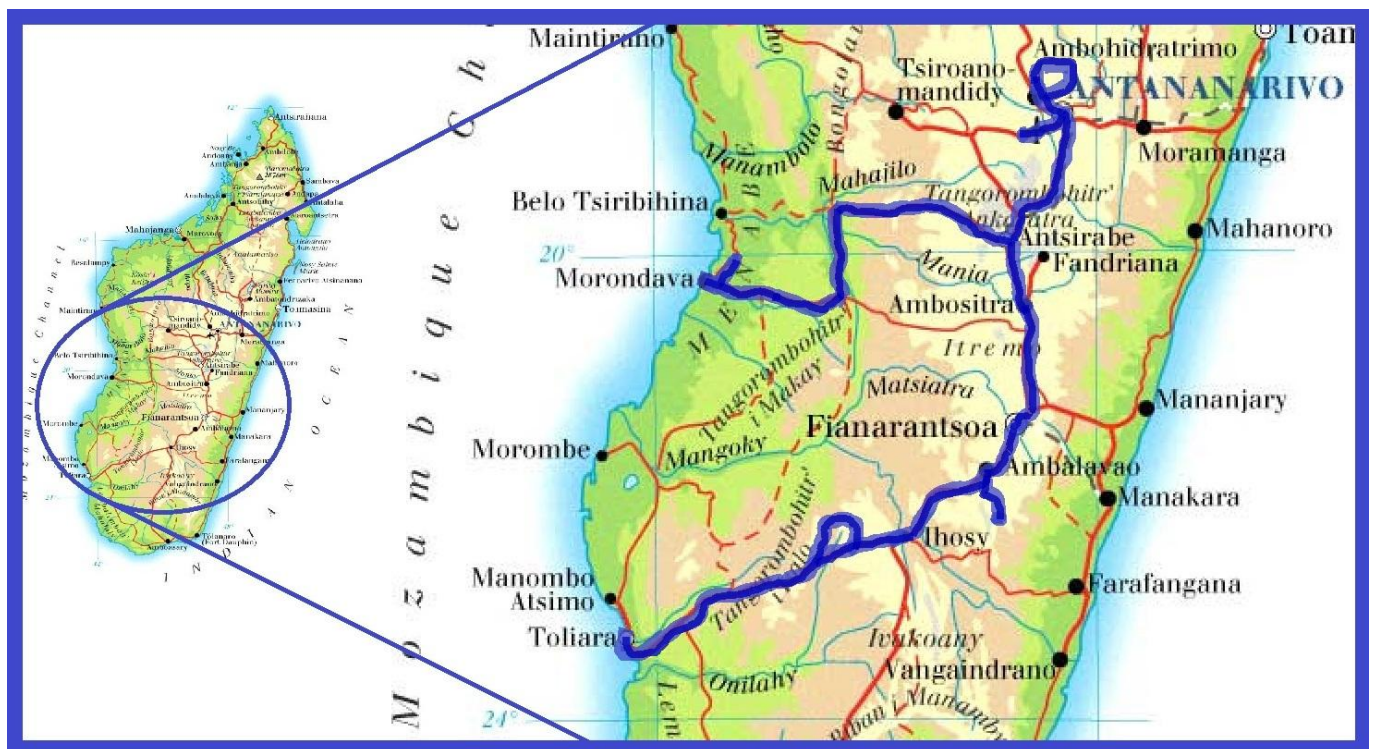
Om me eventueel in het binnenland over een grote afstand te verplaatsen zijn er verschillende mogelijkheden, tenminste toch zolang je niet in detail gaat kijken.

Er is een spoorwegennet, maar er zijn slechts 3 spoorlijnen die enkele grote steden met mekaar verbinden. Als ik het rittenschema opzoek, blijkt dat het grootste deel van de treinen

momenteel niet uitrijden omwille van onderhoudswerken die twee jaar geleden begonnen zijn. Er zijn ook heel wat havens rondom het eiland, dus een ferry om me van de ene plaats naar de andere te verplaatsen is de volgende optie. Nu probeer ik hier en daar een vaarschema op te zoeken, maar ook hier is het vrij snel duidelijk: de meeste boten zijn cargoschepen die ook een beperkte ferrydienst verzorgen, ze varen een paar keer per week uit, maar er is geen vast schema. Je kan het best naar de haven gaan en terplekke zien als er een schip ligt, hen dan vragen wat hun volgende bestemming is en wanneer ze uitvaren.

Dan zijn er zowat overal in het land een soort minibusjes die veel kleine plaatsen in het binnenland aandoen. De naam "Taxi-brousse" doet toch al één en ander vermoeden. Een vast uurrooster ontbreekt ook hier, je gaat naar de plaats waar een busje vertrekt, koopt je ticket voor de gewenste bestemming en je kan mee. Alleen weet je nog niet wanneer de rit begint, want het busje vertrekt pas als het vol zit met passagiers. En vol is hier toch wel een pak meer dan dat er zitplaatsen voorhanden zijn, die ervaring heb ik trouwens al van mijn fietsreis door Kameroen. En daar was het geen probleem met de fiets, die gaat bovenop de bus samen met alle andere bagage, en om het plaatje compleet te maken leggen ze er nog een koppel levende geiten en een mand met kippen naast.

Tenslotte denk ik dat ergens een binnenlandse vlucht onvermijdelijk zal zijn om niet langs dezelfde route als de heenweg te moeten terugkeren naar mijn eindbestemming. En hopelijk loopt dit dan vlot, want als er een probleem is met een vliegtuig, hebben ze geen reserve toestel, en als het bij vertraging dan donker wordt, is er die dag geen vlucht, deze wordt gewoon afgelast, want de meeste binnenlandse luchthavens hebben geen verlichting en opstijgen is dan niet meer mogelijk.



Miljoenen jaren geleden heeft het eiland zich losgemaakt van het vaste land. Het eiland is heel lang onbewoond geweest, rond het begin van onze jaartelling zijn hier de eerste bewoners aangekomen vanuit Azië en later ook een deel uit Afrika.

Als gevolg van de ligging, heeft de natuur zich grotendeels onafhankelijk van het vasteland ontwikkeld en hierdoor komen een groot deel van de planten en de dieren enkel op dit eiland en nergens anders ter wereld voor.

De fauna en flora op dit eiland zullen samen met Madagassiër, de belangrijkste elementen zijn die het reisverloop bepalen. Het is een eiland met de grootste biodiversiteit op aarde, zowat driekwart van de planten en dieren komen nergens anders ter wereld voor. Enkele grote steden zijn er ook wel, waar toch wat cultuur en historische elementen te zien zijn. Plaatsen waar ik dan wat langer kan verblijven om één en ander te bezoeken, maar ook wel om er eens te relaxen, want ik fiets niet graag meer dan 5 volle dagen na mekaar.

HET REISVERSLAG

Eigenaardig ... want als ik de naam van mijn reisbestemming uitspreek ... "Madagaskar" ... wordt bijna iedereen jaloers ... men begint onmiddellijk te dromen van een soort paradijs waar veel speciale dieren en unieke planten voorkomen. Teveel naar de filmpjes gekeken denk ik dan, want als je erdoor fietst zie je het wel anders, deze paradijselijke voorstelling is slechts gedeeltelijk waar, want er is reeds zoveel van de natuur ontgonnen en bomen weggekapt waardoor veel soorten dieren met uitsterven bedreigd zijn.

Gelukkig zijn er de natuurparken, de meeste beschermd als Parque National (zoals Parc de l'Isalo), maar ook wel enkele privé opgebouwd door een stad (zoals Anja Reserve), door een organisatie (zoals Croc Farm) of door enkele privé personen (zoals Lemurs' Park). En wat daar dan allemaal te zien is, dat lijkt inderdaad op een soort paradijs. Daardoor wordt reizen in Madagaskar vooral het ontdekken van veel planten en dieren die nergens anders ter wereld voorkomen. En ik heb inderdaad veel fauna en flora gezien die ik in geen ander land zag. De koning onder de planten is hier natuurlijk de baobab, zo speciaal, met de "Avenue Baobab" als hoogtepunt van deze reis. Ik heb er 6 kilometer door gefietst, een zandweg met links en rechts de spectaculaire vormen van deze eeuwenoude bomen, terwijl de mensen die er wonen in simpele hutten niet eens beseffen hoe uniek dit gebied hier is.

Onder de dieren zijn het vooral de lemuren die opvallen, ik heb er 8 verschillende soorten gezien, van de 107 die men tot nu toe kent, maar men ontdekt er af en toe nog een nieuwe soort (het grootst in aantal zijn wel nachtleuren, en die zie je overdag niet). Ook de kameleons zijn spectaculair, maar je moet wel dubbel geconcentreerd kijken om er ééntje te zien. De vorm verradt soms waar er één zit, want hun kleur valt zelden op. Het aantal soorten dat ik er zag is vrij groot, en ik heb er beslist even veel voorbij gewandeld zonder ze te zien, het zijn inderdaad dieren die gekend zijn voor hun goede camouflage. Want deze op een boom of een tak zijn grijs gekleurd, deze die tussen de bladeren zitten zijn groen gekleurd, als ze op een rots kruipen zijn ze oker van kleur en deze die over de grond lopen verkleuren bruin.

Vele mensen die ik ontmoette spreken daar ook wel over een soort klimaatsverandering die aan de gang is. Het land kent ieder jaar een regenseizoen en een droog seizoen, waarbij er in het oosten toch nog de helft van de dagen een beetje regen valt. De laatste jaren begint het droog seizoen in het westen steeds vroeger en ontstaat er op bepaalde plaatsen een soort halfwoestijn, terwijl er in het oosten tijdens het droog seizoen steeds meer en langer regen valt. Daar kan ik van meespreken, want ik had er ook drie dagen regen tussen Antsirabe en Fianarantsoa.

Tijdens het droog seizoen is het daar dan ook winter, en van zodra ik boven de 1.200 meter kom, wordt het inderdaad al frisser, met ongeveer 14°C op 1.500 meter als ik 's morgens om 7 uur begin te fietsen. En dat blijkt daar toch wel erg koud te zijn voor de lokale bevolking, want ik zag ze met een muts en dikke jas en sommige zelfs met handschoenen rondlopen.

Rijst, rijstvelden en rijstterrassen zie je daar dan werkelijk overal. In het westen zijn het meestal kleine vochtige percelen in een dal tussen de droge heuvels, in het oosten is het veel vochtiger en zijn het dikwijls grote vlakten en terrassen afgeboord met smalle wandelpaden.

Vlees bij de maaltijd is hier hoofdzakelijk kip en zebu. Kippen kweekt zowat iedereen, ze lopen vrij rond hun woningen en in de straat, terwijl in het zuiden de grote veeboeren hun kuddes zebu laten grazen op de uitgestrekte onvruchtbare vlakten. De grote wekelijkse zebumarkten tellen al vlug een paar duizend dieren die er verhandeld worden. In de kuststreek wordt ook veel vis en zeevruchten gevangen, maar zelfs in het binnenland zit nog overal vis in de rivieren, rivierkreeftjes is er ook een specialiteit.

De basis van bijna elke maaltijd is hun rijst, 's morgens begint men er met een rijstsoep (dat is gewoon het kookvocht van de rijst), 's middags en 's avonds komt dan een grote hoeveelheid rijst op hun bord met daarbij meestal een saus op basis van groenten (dikwijls hun typische bladgroenten "bréde") en een kleine portie vlees of vis erin verwerkt. Als toerist heb je dan wel meer keuze, waarbij vooral hun "sauce au poivre vert" en "sauce vanille" regelmatig terugkomt, zowel bij een steak zebu, bij eendenborst als bij riviervis, hun kip wordt meestal gefrituurd maar soms ook wel met een "sauce coco" opgediend. Voor de lokale bevolking is dit zelden weggelegd, want men moet er gemiddeld meer dan een dag voor werken om het te kunnen betalen.

Van 's morgens vroeg tot 's avonds als het donker wordt, kan je in de straat of op de marktjes ook wel iets gaan eten, en daar wordt gretig gebruik van gemaakt, want het is helemaal niet duur. Van een stokbrood met boter en koffie, tot gegrilde brochettes van zebu of gefrituurde kip. Maar nog veel meer gebakken en gefrituurde snacks, zoals verschillende soorten rijstkoekjes, bananenbeignets en het nationale tussendoortje koba (een koek van pindanoten en banaan met rijstbloem en suiker).

Bier van goede kwaliteit, één van hun lokale merken Three Horses Beer, Queens, Libertalia, Castel of nog andere in flessen van 50cl of 65cl, vind je overal en is meestal zelfs gekoeld.

Van Antsirabe tot Ambalavao is er ook nog een groot wijngebied, waar zowel witte, rosé als rode wijnen gemaakt worden, en ook een vin gris. Nu moet ik hier eerlijkheidshalve toegeven dat hun bieren beter smaken dan hun wijnen. Enkel een witte wijn en een vin gris heb ik kunnen waarderen, de meeste rode wijnen smaken veel te zuur, ze hebben ook zoete wijnen, maar deze heb ik niet durven proeven.

Een andere specialiteit die je op veel plaatsen in grote bokalen of flessen op een rij naast mekaar ziet staan, is hun huisgemaakte "rhum arrangé" met uiteenlopende smaken van lychee,

vanille, zwarte peper, kaneel, ..., de keuze is groot en overal anders. Ik heb er ondertussen thuis ook al een paar "gearrangeerd" met smaken zoals in Madagaskar, maar ik heb ook een eigen versie met lavendel gemaakt, geproefd en goedgekeurd.

Dit is dan zo'n typisch land waar je een reisplanning nodig hebt, maar vooraf al weet dat er regelmatig aanpassingen zullen komen. Je moet starten met een goed schema en een haalbaar programma, maar vooral veel ruimte laten voor wijzigingen, vertragingen en onvoorziene omstandigheden. Ik heb er de meeste plaatsen die op mijn lijstje stonden ook wel gezien, maar ben bijvoorbeeld naar Fianarantsoa niet via de geplande weg er naartoe gefietst. In andere plaatsen zoals Manakara en de oostkust ben ik niet geweest, maar hier is dan Toliara en de westkust in de plaats gekomen. Mijn totale fietsroute is daardoor met 1.371 kilometer ook korter uitgevallen dan verwacht, maar ik heb er meer kilometers met de taxi-brousse opzitten, wat ook een hele ervaring is. Als "vazaha" hun roepnaam voor een witte man, wordt je dan wel eens raar bekeken, kindjes zijn soms bang van een blanke, maar het is ideaal om dicht bij het dagelijks reilen en zeilen te komen.

Gezien ik tijdens mijn voorbereiding heel wat uiteenlopende verhalen gelezen heb over Air Madagascar, had ik mijn binnenlandse verplaatsing van Antananarivo naar Morondava reeds vooraf geboekt en uit veiligheid een dag later gepland dan mijn aankomst met Turkisch Airlines in Ivato. Ik was ook geïnformeerd dat deze vlucht met een ATR72 uitgevoerd wordt, een toestel waar mijn fiets zonder problemen mee kan. Voor mijn eerste overnachting had ik gedacht om mij te laten afhalen door een hoteleigenaar in de buurt van de luchthaven, zodat ik mijn fiets niet moest uitpakken en monteren om hem dan 's anderendaags weer te demonteren en inpakken.

Ondanks het feit dat ik bij mijn voorbereiding van de reis rekening gehouden had met verschillende scenario's, heeft deze binnenlandse vlucht al een eerste keer mijn vooropgestelde planning door mekaar gehaald, mijn vliegschema, tussen het bestellen van mijn vliegticket en de vlucht zelf, is tot drie keer toe gewijzigd. Eerst vervroegd van 8 uur 's morgens naar 6 uur, dan negen uur verschoven naar 15 uur en tenslotte ben ik een dag later om 11 uur vertrokken. Op zich is dat geen probleem, want ik heb geen vaste planning en verder ook niets ter plaatse geboekt. Alleen heb ik er hen telkens op gewezen dat ik een fiets mee heb, want bij sommige toestellen van Air Madagascar (voorbeeld hun Twin Otter) kan de fiets er gewoon niet in. Bij aankomst in de luchthaven Ivato heb ik mijn fiets dan wel uitgepakt en gemonteerd, ben naar een klein lokaal hotelletje op slechts 5 km van de luchthaven gefietst en er twee overnachtingen geboekt om dan een dagje de streek te verkennen. Dit was een perfect scenario om te acclimatiseren, om even te wennen aan de staat van hun onverharde wegen en voor het eerste contact met de lokale bevolking.

En daar heb ik toch al enkele ongewone dingen gezien, zoals vissen in de rijstvelden, waar men dit op een heel speciale manier doet: men laat het water weglopen uit de percelen en gaat dan gewoon met de hand de vissen uit de modder halen, zoiets had ik nog nooit gezien. Als avondmaal heb ik in het binnenland ook verse vis gegeten, onder ander een stoofpotje van varkensvlees met paling, waarschijnlijk op die manier gevangen.

Het was me ook al vlug duidelijk dat de wegen gewoon het profiel van de heuvels en de dalen volgen, nergens heeft men het niveau een beetje bijgewerkt. Steile hellingen heb ik niet veel

gehad, maar vlakke meters om te fietsen al evenmin. Ik zag er ook wel dat de onverharde wegen er soms beter bijliggen dan de verharde delen, want hier werden putten enkel door de kinderen met een handjevol zand of keien weer opgevuld, maar in een put van 30 cm diep haalt zoiets niet veel uit.

Madagaskar, een mooi land, met een unieke natuur, zoveel speciale planten en dieren heb ik in een ander land nog nooit gezien. Het mooiste van deze reis, zijn wel de mensen zelf met hun dagelijkse tafereeltjes. Ik ben heel tevreden dat ik dit land aan mijn lijstje mag toevoegen, maar verder dan dit hoeft voor mij toch niet meer. Het is wel mooi om dit alles te zien en mee te maken, maar het blijft voor mij wel reizen, en dat houdt in dat ik er ook nog elke dag plezier aan beleef. Het leven is daar wel hard, maar als toerist ben je hier dan een beetje koning, met lekker eten, een biertje, lokale wijnen, terwijl het grootste deel van de Malagassiërs dit niet kent. Een portie gekookte rijst daarentegen kost er bijna niets, daar eten ze dan kilo's van.

Eén woord dat ik toch wel zal blijven onthouden is "mora" en dat heeft niets te maken met de producten die we hier bij ons vinden in een frituur. Mora-mora is daar hun dagelijkse leuze, wat betekend langzaam aan, geen haast, nergens jaagt men zich op. Inderdaad, men heeft er alle tijd, niemand wordt zenuwachtig als het traag vooruit gaat, als het even stilstaat of als het helemaal niet opdaagt.

Het valt duidelijk op dat de lokale bevolking een mix is van Afrikanen en Aziaten, ik noem het "negers met spleetogen". Maar toch is er binnen het land ook nog een groot verschil merkbaar, met meer Aziatische trekjes in het oosten en meer Afrikaanse trekjes in het westen, waarbij ook de huidskleur mee evolueert van licht bruin tot bijna zwart. Een constante is wel hun hulpvaardigheid en vriendelijke contacten met een toerist, soms ook dat ze van zodra ze een blanke zien proberen om er iets aan te verdienen, maar hier zelden met oneerlijke praktijken zoals je in andere arme landen met meer toeristen wel eens tegenkomt.

Een maand fietsen door één van de armste landen in de wereld, dat doet wat met een mens. Je ziet het leven van alledag toch wel heel anders, fysiek een stuk lastiger, maar mentaal eigenlijk veel eenvoudiger dan wat wij er van gemaakt hebben. Iedereen zou dit eigenlijk eens moeten meemaken om met beide voetjes terug op de grond te staan. Alhoewel ik hier nu ook niet zou willen blijven wonen, want luxe is er nergens en armoede des te meer, maar mensen die honger hebben zijn er weinig. De gulden middenweg is moeilijk te vinden, maar zoals men het hier bij ons doet, daar kan ik ook niet altijd mee overweg, men heeft er bijna geen andere keuze meer dan meegaan met wat ons voorgeschoteld en soms opgedrongen wordt, want anders ben je al vlug een zonderling. Het lijkt me alsof welvaart in onze "ontwikkelde" landen gelijkstaat aan niets meer zelf doen (met hoogmoed aan de basis), dat het als luxe beschouwd wordt als men alles kant en klaar kan aanschaffen (want te lui geworden) of door een ander laten uitvoeren (zelf niet bekwaam genoeg). En waar blijft dan de creativiteit en hoe ver weg het genoegens als je iets op je eigen manier gemaakt hebt, of als je iets zelf opknapte en hierdoor fysiek wel moe bent, maar er mentaal toch zoveel sterker uitkomt. Hoe kan iemand met een eigen persoonlijkheid nog opgebeurd raken van al die voorgekauwde eenheidsworst, want achter veel uitwendige stoerheid schuilt dikwijls een mentale sukkelaar. Met geld kan je niet alles compenseren, zaken zoals tevredenheid en gelukkig zijn kan je nergens kopen, ze zijn onbetaalbaar. Het zijn belangrijke elementen die velen niet meer vinden in hun dagelijks leven,

en ze staan helemaal niet in relatie met rijkdom, dat heb ik tijdens deze reis nog eens duidelijk gezien.

Madagaskar is wel degelijk een arm land, want ze hebben geen grondstoffen, maar echte armoede in de zin van geen water of niets te eten hebben, heb ik er niet gezien, ik noem het eerder een gebrek aan rijkdom waardoor er ook geen luxe bestaat. Daardoor is het gewoon als fietsen in een andere wereld, hier komt tevreden zijn en lachen op de eerste plaats, hoeveel stappen zijn wij achteruitgegaan met onze vooruitgang. Wat zijn wij "beschaafde" mensen ondertussen ook voor een deel sukkelaars geworden en zo afhankelijk van materiële dingen zonder het zelf te beseffen. Het contact met de natuur en wat we er kunnen uit leren, dat zijn we al helemaal verloren, en ondertussen zijn we ook allergisch geworden voor alles wat net even naast onze hygiënische lijntjes valt, maar wat in oorsprong bij ons, en hier in Madagaskar nu nog overal gewoon dagdagelijks gemeengoed is. En daar komt men nog wel op terug, want zo wordt onze wereld niet leefbaar meer, dus wees hard voor jezelf en je zal een veel gezonder leven hebben.

In zo'n land beseft je nog veel meer dat de kans op simpelweg gelukkig zijn hier toch groter is dan in onze overdreven gecommmercialiseerde landen. Het lijkt alsof iemand vanaf het moment dat men veel heeft, gewoon nooit genoeg heeft, meer nog, zelfs denkt dat men geluk kan kopen. Men werkt zich bijna ziek voor zaken die men uiteindelijk niet echt nodig heeft, maar die hoofdzakelijk als pure luxe dienen, die nog zelden voor een eigen meerwaarde zorgen en dikwijls voor het zicht van de andere.

Je moet er wel voldoende jaren voor gestudeerd hebben, heb ik ondertussen begrepen, want in de "hogeschool" slaagt men erin om het logisch denken te vervangen door "money talk". Wat dan op termijn uitmondt in extra voer voor psychiaters en psychologen, beroepen van de toekomst naar mijn gevoel, voor het verwerken van een burn-out omdat men te hoog gegrepen heeft of te ver gegaan is en simpelweg vergeten te leven, oplossingen zoeken voor het herstel van de teamspirit omdat men de voldoening in het dagelijks werk van tafel geveegd heeft om de winstmarge nog iets te verhogen, en nog veel andere kwalen van onze "hoogontwikkelde" maatschappij die men hoofdzakelijk zelf creëert.

Daar zou ik, na de vele ervaringen tijdens mijn fietsreizen en vooral dan ook door deze fietsreis, een boek kunnen over schrijven, maar ik reis liever, het is minder deprimerend. Het einde van deze evolutie kennen we nog niet, want als het kapitalisme nog zo verder doorgaat en zegeviert op de eerlijke logica, dan zijn de gevolgen helemaal niet meer te overzien.

Nogmaals, ik zou niet graag hier in Madagaskar geboren zijn, de perspectieven voor deze mensen zijn veel te beperkt, maar zij weten van niet beter, dus daar zijn ze wel tevreden mee. Dit was ook mijn meest verregaande reis wat betreft de basiselementen om te leven. Ik kon er nog net aan sommige kraampjes in de straat of op de markt met de bevolking mee-eten zonder kwalijke gevolgen voor mijn darmstelsel. Alles is zeer goed meegevallen, maar een land met een nog lagere levensstandaard hoeft niet voor mij, dit was het minimum om er nog plezier en voldoening aan te hebben.

Zoals ik India niet aanraadt aan de gemiddelde toerist, zal ik dat ook niet doen met dit land. Je kan er wel luxueus georganiseerd doortrekken, maar dat zou wel eens kunnen tegenvallen, en zoiets wil ik niet, want je ziet het land niet in zijn werkelijke gedaante.

Reizen in Madagaskar, dat is op de eerste plaats een reis van taferelen in de straat, en vooral voor ons Westerlingen heel ongewone taferelen. Hier leer je hoe men een levend varken verpakt om per fiets te vervoeren, of hoe men 6 levende geiten boven op het dak van een minibusje legt, terwijl alle passagiers hier toch een half uurtje voor moeten wachten. Je ziet hoe de kinderen zich amuseren met een autootje gemaakt van een sardieneblikje met vier schroefdoppen als wieltjes, of een vrachtwagen gemaakt van een oliefles met grotere schroefdoppen.

Weinig gaat hier verloren, het is geen wegwerpmaatschappij zoals onze industrie met hun verdomde reclame ons tot vervelens toe voorschrijft, overal wordt hier alles en nog wat hersteld of van twee versleten toestellen opnieuw één bruikbaar toestel gemaakt. Van een afgedankte auto wordt het stuur gebruikt om hun handkarren te besturen, de voorruit wordt gerecupereerd om te gebruiken als vitrine voor hun gebakjes.

Ik heb er een grote afstand gefietst op hun nationale wegen, zoals de N7, de hoofdweg die door bijna het volledige land loopt. Trouwens ook één van de weinige verharde wegen. Toch zijn er stroken die je per fiets vlugger doorkomt dan per wagen. Ik had voldoende aan 30 cm berijdbare weg en kon zo vooruit met een paar keer slalom van links naar rechts en terug. Per auto of minibus was dit telkens een heel karwei om die hindernis te nemen. De toestand van de wegen is trouwens ook telkens de reden dat ik mijn geplande route grondig gewijzigd heb.

Vanuit Maliambandy wou ik via de binnenwegen naar Fianarantsoa fietsen, maar door met de lokale bevolking te spreken wist ik dat dit niet de beste keuze was. Het is wel mogelijk om er te geraken, maar door de vroege droogte is een groot deel een zandweg geworden, je zal er zeker de helft van de weg te voet moeten gaan en de fiets door het zand duwen. "Pousser le vélo" zindert nog na op de manier waarop men het mij uitlegde. Na overleg met nog een paar anderen heb ik dan de verharde weg over Miandrivazo gekozen.

Een tweede keer dat ik een grote koerswijziging doorgevoerd heb was toen ik een week later mijn plan voorlegde om via Manakara naar Farafangana te fietsen. Daar was een koppel toeristen die een terreinwagen met chauffeur inhuurden en ook deze route gereden hadden. Althans, deze route proberen te rijden, want zowat halverwege hebben ze de strijd gestaakt, rechtsomkeer gemaakt en de weg teruggereden. Deze keer was zand niet de oorzaak, maar modder was hier de spelbreker, ik heb dan de logica doorgetrokken en dacht dat dit per fiets niet veel beter zou gaan. Dat het langs deze kant van het eiland zelfs in het droge seizoen regent, daar was ik op voorbereid, maar er was blijkbaar toch net iets te veel regen gevallen. De andere richting zal het wel veel droger zijn, maar de afstand naar Toliara is dan zo groot en per fiets niet meer haalbaar binnen mijn reisperiode. Mijn fiets en de helft van mijn bagage heb ik dan achtergelaten in het hotelletje in Ambalavao om een weekje met de taxi-brousse verder te trekken. Achteraf gezien een goede keuze, want hierdoor heb ik zowel het Parc National de l'Isalo als de kustlijn bij Toliara gezien. Maar daardoor ook op een andere manier met de lokale bevolking meegeleefd, soms wel op een echt primitieve manier.

Toch zag ik er ook nog wat cultuur en zijn er een paar historische plaatsen en monumenten. In Antsirabe heb je een mooie kathedraal, trouwens aan kerken is er nergens gebrek en in de grote steden vindt je telkens wel één of meer moskeeën. In elk centrum zijn nog een paar koloniale gebouwen overgebleven, maar zelden goed onderhouden. Hun treinstations komen er nog als best bewaarde gebouwen uit, maar treinen voor personenvervoer komen er al jaren niet meer. Ambalavao is dan de stad die gekend is door de kunstenaars en hun kunst. Het mooiste vond ik

hun "Marquetterie", dat is houtsnijwerk waarmee ze prachtige tafereeltjes maken, ze gebruiken hiervoor 16 verschillende houtsoorten telkens met een andere kleur. Uitzonderlijke werkjes worden er ook gemaakt met hun handgevormde papier "Antaimoro". Ze vertrekken van de schors van een struik die gekookt wordt en verder bewerkt tot ze uiteindelijk een papje bekomen die ze met de hand dun kunnen open wrijven. Hier leggen ze dan figuurtjes in met verse bloemblaadjes en laten alles drogen. Met het resultaat maken ze onder andere postkaartjes, menukaarten en wandversieringen. Verder zag ik daar ook producten gemaakt van wilde zijde, heel anders, veel grovere structuur, dan van de gekweekte zijderups.

De mooiste historische plek is ongetwijfeld de "Haute Ville" van Fianarantsoa dat door de Unesco beschermd is. Een heuvel vol koloniale gebouwen, met de wagen geraak je er zelfs niet in, maar te voet kan je er wel een paar uren in rondwandelen.

Deze fietsreis door Madagaskar was voor mij een fantastische ervaring, maar toch is het niet de toeristische bestemming voor de gemiddelde reiziger, je moet iets meer avontuurlijk aangelegd zijn. Als men zich niet kan inleven in hun manier van doen en laten, en zelfs voor een deel dezelfde standaard aannemen, dan kom je er beter niet en kies je voor een ander, meer ontwikkeld land. Mijn grondige voorbereiding en jarenlange reiservaring zijn hier opnieuw een grote leidraad geweest, en hierdoor weet ik ook dat het zo belangrijk is om te spreken met de lokale bevolking, mijn planning voor te leggen en ze durven in vraag te stellen. Hierdoor heb ik het land wel kunnen zien en meemaken tot en met het eenvoudige dagelijks leven, ik heb hier net zoals hen ook leren tevreden zijn met het weinige dat er is.