

## INDIA HIMALAYA REIS 6 tot 26 juli 2008

Bij m'n eerste kennismaking met Touratrek organisator Hans van Marle, tijdens de Motorbeurs in Utrecht, raakte ik direct enthousiast over zijn Himalaya reis. Ik was overtuigd, dit moest ik ook 'n keer meemaken.

De vraag was alleen, hoe breng ik dat thuis, 3 weken op de motor naar het dak van de wereld. Ik heb m'n vrouw en m'n broer weten te overtuigen en 1,5 jaar later zijn mijn broer en ik deelnemers van een werkelijk fantastische en adembenemende tocht door de Himalaya. Een tocht die je je levensdagen niet meer vergeet.

Hans had tijdens zijn presentatie al iets laten zien van het rijden in de Himalaya, maar ik kan je verzekeren de werkelijkheid is mooier, indrukwekkender, etc etc dan de filmpjes, de foto's en dit verhaal doen beseffen.

Het 1<sup>ste</sup> deel van de reis was een vlucht naar Delhi, een stad waar ik eigenlijk het liefst nooit meer kom. Het is er een enorme bende, chaos, smerig, heet, vochtig, lawaaierig en noem alles maar op waar wij Nederlanders zo ongeveer de pest aan hebben. Lawaaierige auto's, taxi's, tuk-tuks, motoren en brommers, riksja's en ossenkarren en daar tussen door lopen allerlei heilige en niet heilige koeien, ezels, straathonden en toeristen.



### 'n straatbeeld in Delhi

Na 'n dagje wennen in Delhi ging de reis vervolgens met een nachtbus richting Manali, een stad aan de voet van de Himalaya. De chaos is hier bijna net zo groot alleen minder heftig door de wat kleinere schaal van dit provincie stadje en de iets aangename temperatuur. De nachtbus was een ervaring op zich. Je deed je ogen dicht, niet alleen om te slapen, maar ook om alle halsbrekende toeren van de chauffeur maar niet te hoeven zien. Met zijn enorme Volvo bus gedroeg hij zich als een toeterende shovel chauffeur. Alles moest wijken wat op zijn weg kwam. Zelfs de apen renden gillend de bosjes in.

Maar gelukkig we hebben het overleefd, al moet ik achteraf stellen dat dit, volgens mijn bescheiden mening, misschien wel het gevaarlijkste deel van de reis was. In Manali, op ca 2300m hoogte, konden we langzaam wennen aan de hoogte en leren omgaan met het verkeer aldaar. Het leren van de verkeersregels heeft weinig zin. Het is meer leren omgaan met het verkeersgedrag. Spiegels, knipperlichten en remlichten hebben ooit op de voertuigen gezeten maar die zitten er niet meer op, zijn kapot, of worden niet gebruikt. Het belangrijkste onderdeel is de claxon. De voornaamste verkeersregel is blijkbaar; maak veel lawaai zodat je wordt opgemerkt. Een andere belangrijke regel is; hoe groter het voertuig des te groter de

voorrangsrechten. Verder geldt; niets is zeker. Met die boodschap in je achterhoofd moest het allemaal wel lukken.

Om ons onderkomen voor de nacht in oud Manali te bereiken, moesten we over een smal pad tussen boerenschuren en meshopen door. Ik dacht waar komen we nu terecht, maar opeens verscheen er een prachtig guesthouse tussen de oude vervallen boerderijtjes. Omdat we 's morgens al vroeg waren aangekomen, werd deze dag gebruikt om bij te komen van de nachtrit en de omgeving een beetje te verkennen. 's Avonds op een terrasje hebben we tandoori uitgeprobeerd, 'n typisch indiaase manier van het bereiden van het eten. Het stevig gekruide eten wordt gebakken in een verticale tonvormige kleioven. Erg lekker maar of het ook goed was voor onze maag en darmen, durf ik te betwijfelen. Tijdens het eten viel ineens het licht uit. Dit bleek heel gewoon te zijn in India want daarna hebben we dit nog een aantal keren meegemaakt. Er verschijnen dan wat kaarsjes op tafel en je at gewoon verder. Op de 2<sup>de</sup> dag in Manali kregen we onze motoren.



**Kennismaking  
met de blinkende  
royal enfields**

Na wat korte instructies vertrokken we voor een ritje door de vallei. Naast het chaotische verkeer en het rijden aan de verkeerde kant van de weg, was het vooral wennen aan de bediening van de versnelling en de voetrem. Dit zit allemaal aan de verkeerde kant en de versnelling schakelt ook nog eens omgekeerd. Met wat gestuntel en gepruts met blokkerende wielen en knarsende tandwielen, lukte het ons uiteindelijk om in de verkeerschaos een weg te vinden. Luidt toeterend creëerden we ruimte en slingerden we onze Royal Enfields door het verkeer.

De Royal Enfields zijn qua bouw nagenoeg een kopie van de Engelse jaren 60 motoren. Sindsdien is er weinig of niets meer aan het ontwerp gewijzigd. Het voordeel is dat zo'n 1 cilinder lange slag 500 cc gewoon doorpruttelt. Het nadeel is dat je eigenlijk een magneet onder je spatbord moet monteren om de lostrillende onderdelen op te vangen. Het eerste is natuurlijk het belangrijkste en voor het 2<sup>de</sup> hadden we gelukkig 2 monteurs ter beschikking die ons de hele route hebben begeleid in een volgwagen. In deze volgwagen ging ook onze bagage mee en dat was wel prettig.

De groep bestond uit 14 deelnemers 11 rijders, waarvan 3 dames, en 3 man hadden hun vrouw als duo achterop. Verder waren er 2 begeleiders, Hans en Jan, en een volgwagen met de 2 monteurs en een chauffeur. Het bleek een leuke, gemengde groep van mannen en vrouwen tussen de 30 en 60 jaar.

De volgende dag vertrokken we dan echt naar het hooggebergte. Hiervoor moesten we direct al over de Rothang pas van ca 4000 m. Boven op de pas was het ineens een stuk kouder en zaten we deels in de wolken. De weg naar de top was al een voorproefje voor de wegen die we de volgende dagen voor de kiezen zouden krijgen. Het begint met redelijk asfalt maar zo ineens houdt dat op en krijg je te maken met modderpoelen, diepe gaten en grote stenen die je voorwiel een andere kant op sturen, etc etc. De wegen zijn niet afgeschermd door vangrails en/of muurtjes, nee sterker nog, af en toe was de zijkant van de weg al in het dal gespoeld en keek je honderden meters in een diep ravijn.



### **Een beetje off road ervaring komt soms wel van pas**

Gelukkig hebben mijn broer en ik veel off road ervaring en was het voor ons geen probleem maar ik zag sommige deelnemers met geknepen billen op hun stalen ros zitten en dat was niet alleen om de diaree, die inmiddels al had toegeslagen, af te knijpen. Van te voren was wel afgesproken dat ieder zijn eigen tempo mocht rijden en dat je een maatje moest zoeken die ongeveer hetzelfde tempo reed. Hans reed voorop en zou alleen stoppen op moeilijke punten en op de spaarzame kruisingen die er zijn. Mijn broer en ik hebben veel met elkaar gereden en we weten goed van elkaar wat we kunnen, dus ons koppeltje was snel gevormd. Omdat al snel bleek dat we iets sneller reden dan het gemiddelde, hebben we ook de taak van rijdend fotograaf maar op ons genomen.

Voordat we het hoogste punt hadden bereikt moesten de monteurs al aan het werk om loszittende en verloren onderdelen van de Enfield's vast te zetten. Dat "Royal" laten we dus maar even weg. De trend was gezet. Het uiterste werd geëist van motor en bestuurder. De top van een berg, of een ander belangrijk punt is steeds herkenbaar aan de grote hoeveelheden gebedsvlaggetjes en stapeltjes stenen die soms zijn aangevuld met allerlei geweien.

De rit naar Keylong op ca 3350 m was gelukkig niet zo lang zodat iedereen 's avonds kon bijkomen van de inspanningen en indrukken van het werkelijk fantastische landschap. Deze rit was al zeer indrukwekkend maar volgens Hans was dit nog niets bij hetgeen ons nog stond te wachten. De dag erop was rustdag en met name wennen aan de nieuwe hoogte. Het advies was niet te veel inspannen en energie sparen voor de komende dagen. Iedereen hield zich aan de raad maar het is me niet duidelijk geworden of dat onder invloed was van Hans z'n adviezen, of dat de groep toen al vermoeidheidsverschijnselen vertoonde. Wel was duidelijk dat iedere inspanning op deze hoogte van 3350 m al merkbaar was in de vorm van kortademigheid. De luchtdruk was daar inmiddels gezakt tot ca 700 mbar. Ter informatie; wij zijn gewend aan een luchtdruk van ca 1000 mbar

Na de rustdag ging het over de eerste twee 5 duizenders de Baralacha en de Lachalung pas, beide rond de 5100 m, richting het nomadenkamp Pang op 4650 m. Het werd een dag van afzien. Iedereen kreeg last van hoofdpijn en sommige waren al aardig aan de "racekak", wat je krachten niet ten goede komt. De route was werkelijk, letterlijk en figuurlijk, adembenemend. Wat 'n fantastisch uitzicht op het dak van de wereld. Uitgesleten kleurrijke canyons en schitterend geërodeerde hellingen met prachtige sculpturen die je fantasie prikkelen. Op zo'n moment denk je, hier doe ik het voor ook al kost het nog zoveel moeite. Wat je daar beleefd is niet in woorden uit te drukken of op foto's vast te leggen. Het is een totaal van zien, voelen en emotie.



### Letterlijk en figuurlijk adembenemend

Helaas leverde deze rit de eerste slachtoffers op in de vorm van oververmoeidheid en een verdraaide knie en moesten de 2 monteurs het stuur van de Enfields overnemen. De slachtoffers gingen met de staart tussen de benen in de bezemwagen. Toen we op het eind van de middag in "Hotel Pang" aankwamen, een nomaden tent met daaraan vast geknoopt een extra tent waar ca 16 matrassen op de grond liggen, was iedereen zwaar onder de indruk van de rit, het "hotel" en haar voorzieningen. De wasplaats was aan de 50 m lager gelegen rivier met stromend, koud water. Deze plek kon tevens worden gebruikt als toilet. (met vol continue doorspoeling). Dat menigeeen het wassen maar achterwege heeft gelaten zal wel duidelijk zijn. Na het eten van soep met chapatti (brood), rijst, kippenvlees en dal (soort linzen saus) zijn we in bed gekropen.



**Hotel Pang**

Sommigen hadden niet eens de moeite genomen om zich voor de nacht om te kleden want de nachten zijn hier koud. Om ca 20.30 lag zo ongeveer iedereen plat maar niet rustig. De hoogte ziekte had toegeslagen. Bonkende hoofdpijn en omdraaien betekende zo ongeveer het begin van hyperventileren. (bedenk wel dat je zo ongeveer op de top van Mont Blanc ligt) Van slapen kwam niets terecht. Sterker nog, 1 van onze groepsleden kreeg zo'n hoge koorts >40°C dat deze naar een dokter moest. Gelukkig was er niet ver van ons kamp een grote legerpost met een medische staf. (Er zijn veel van die legerposten want we zaten tenslotte niet zo heel ver van de Chinese en Tibetaanse grens). Op de legerpost was een dokter die

blijkbaar volledig bekend was met dit soort problemen. Hij constateerde al snel dat het een combinatie was van uitdroging, hoogteziekte en zuurstof gebrek. Met een shot zuurstof en een zak vol pillen mocht onze patiënt na enige uren weer terug naar het kamp. De andere morgen was niet iedereen even fit, maar je moest verder. Zodra de zon zich liet zien werden de motoren gereedgemaakt en aangeschopt voor het passeren van de volgende 5 duizender. Onze lichamen moesten duidelijk nog wennen aan deze hoogte, maar het fantastische uitzicht verdreef alle vermoeidheid en kwaaltjes die horen in het begin op grote hoogte. Zo wie zo zijn de meeste klachten, die horen bij hoogte ziekte, normaal gesproken na een paar dagen voor het grootste deel verdwenen.

We kwamen die dag op een hoogvlakte op ca 4900 m, wat op dat moment moeilijk is voor te stellen. Het lijkt wel een zand meer. De weg was redelijk goed maar werd soms, zonder voor ons enige verklaarbare reden, opeens weer onderbroken en moest je soms letterlijk en figuurlijk door het zand bijten. Gelukkig, met mijn cross ervaring voelde ik me als Broer Dirks of Jan Klink (alleen bekend voor de ouderen onder ons), lekker crossend door het mulle zand. Toch denk ik dat er onder menige andere helm flink is gevloekt. Maar ja je wilt iets bijzonders en die kreeg je hier op alle manieren aangeboden.

Onderweg zag je hoe de lokale mensen de weg (voor ons) prepareerden en repareerden. De omstandigheden en de materialen waarmee deze mensen moeten werken, zijn werkelijk ongelooflijk. Met een houweel, een schop en een hamer werden achtereenvolgens grote stenen door mannen losgewrikt, met een voorhamer en moker gekliefd en vervolgens door vrouwen met hamertjes kleiner geslagen. Op deze manier werden de gaten in de weg gerepareerd en dat allemaal zonder enige bescherming. Het woord "arbo" moet in India blijkbaar nog worden uitgevonden.

Na de hoogvlakte lag de één na hoogste pas de Taglung La, met een top van bijna 5400 m, op ons te wachten. Links en rechts zie je dat ze aardverschuivingen hebben opgeruimd maar je ziet, dat er nieuwe zullen komen gezien de structuur van de bergwanden.

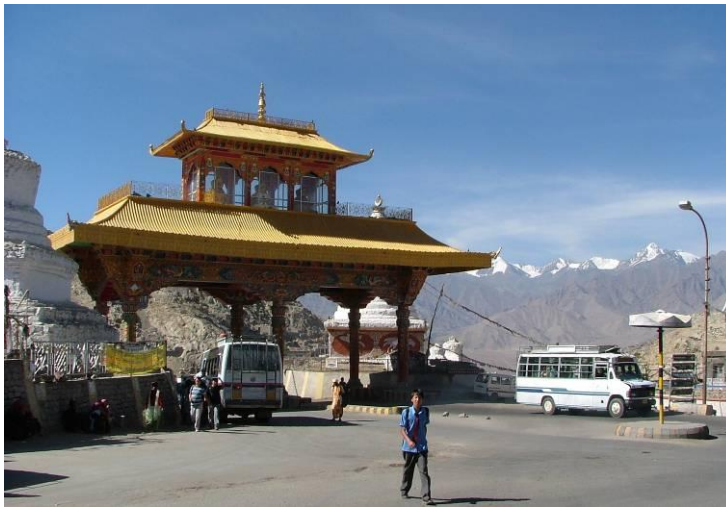
Iedere dag stopten we onderweg wel een paar keer om wat te eten en te drinken. Soms waren dit "restuarants" en soms waren het tenten waarin wat werd gebrouwen en gekookt. Hierbij was het beter dat je niet in de "keuken" keek. Normaal gesproken zouden wij met de Nederlandse reinheid en hygiëne normen zeggen, we zoeken wat beters maar die keuze heb je niet dus toch maar wat eten. Je verbruikt de nodige energie dus er moest wel wat in.

Soep (vaak nudelsoep) is natuurlijk altijd gekookt dus dat moest kunnen. Chapatti, ter plaatse gebakken brood, ging prima net als de thee of Tjai (zoete thee met melk). Soms wilde je wel eens iets anders. Dus af en toe ook maar eens een beetje rijst met iets van kippenvlees geprobeerd. Bestek was, bij deze gelegenheden langs de weg, niet altijd beschikbaar dus gebruikte je gewoon je tien geboden.



**Even de maag verwennen in één van de restaurants op de route**

Op de 2<sup>de</sup> dag in het hooggebergte van de Himalaya kwamen langzamerhand in een ander heel ander gedeelte van India. Waar we eerst in een meer Hindoestaans gebied zaten, kwamen we nu in het Boedistische gebied van Ladakh binnen. Dit was direct zichtbaar door allerlei stupa's, een soort stenen monumenten die worden gebouwd als eerbetoon aan de goden, en gebedstrommels langs de weg. We reden door een prachtige rode, groene en paarse vallei richting Leh. We moesten echter de ogen goed op de weg houden want de redelijk goed geasfalteerde weg was bezaaid met vallend gesteente. Een veegmachine, zoals wij die kennen in de Alpen zou hier een dankbaar attribuut zijn geweest. Aangekomen in Leh had iedereen weinig oog voor dit prachtige provincie stadje dat wordt ingeklemd door besneeuwde bergen. Men wilde eerst naar het hotel en een douche, na 2 dagen in zo ongeveer dezelfde kleren. De dag erop was het tenslotte rustdag en was er voldoende tijd om het stadje te bewonderen. Dus de volgende morgen laat op, en daarna al slenterend genoten van dit mooie, kleurrijke en vriendelijke stadje met Tibetaanse trekjes, kunst en prularia.



**De toegangspoort van Leh**

Leh was/is een belangrijke verzamel en handelsplaats die op de oude karavaan en handelsroute lag/licht. De lokalen bieden hier nog steeds hun handelswaar aan zoals groenten, fruit en specerijen.



Ze zijn vaak nog traditioneel gekleed en qua uiterlijk ook duidelijk anders dan de mensen die we de dagen ervoor zagen. De mensen zijn erg vriendelijk en laten zich redelijk makkelijk fotograferen.

In een mooie boedistische tempel waren monniken bezig een mandala te maken (een schilderij van gekleurd zand). Het is werkelijk fantastisch om te zien hoe zij dit maken, en dan te weten dat er straks een of andere hoge Lama komt, die er door heen loopt en het met de mantra's doet verwaaien. De rustdag werd mede gebruikt om 'n lekker terrasje te pakken (ja die hebben ze daar ook), thee of lassi (verse vruchten sap met yoghurt) te drinken, om kaartjes te versturen naar vrienden en bekenden om hun lekker jaloers te maken,.

De rustdagen werden door onze monteurs gebruikt om de fietsen weer een beetje op te lappen. Dat gebeurde niet in een werkplaats maar gewoon op 't zand van de parkeerplaats. Het onderhoud beperkte zich niet tot eenvoudige dingen maar er werden ook voorvorken voorzien van nieuwe keerringen, 'n cilinderkop gewisseld en een gescheurde tank gelast. Ze waren blijkbaar op nagenoeg alles voorbereid.

Na de rustdag waren er twee, 2 daagse uitstapjes gepland. De 1<sup>ste</sup> naar een klooster (Gompa) in Lamayuru en de 2<sup>de</sup> naar de Nubra vallei aan de andere kant van de hoogste pas van de wereld.

Helaas kregen een aantal op de rustdag te maken met ernstige darmklachten met alle nadelen van dien. Toen 's avonds de plaatselijke dokter even onze ziekenboeg kwam bezoeken bleek al snel dat er een aantal geen permissie kregen om mee te gaan. Hun zuurstof saturatie (percentage zuurstof in je bloed) was te laag. De club werd hier dus al voor een gedeelte uitgedund en die zou 2 dagen laten tot minder dan de helft zijn uitgedund toen de hoogste pas op het programma stond.

De rit naar Lamayuru begon over een schitterend stuk asfalt.



**Een grote uitzondering.  
Prachtig, recht en goed asfalt**

We reden in baksteen formaat over deze lange rechte weg reden en ik zat heerlijk om me heen te kijken. Maar zoals al eerder vermeld de onderdelen op de Indiaase Enfields zitten niet altijd vast en dus viel er 2 motoren voor me opeens een valbeugel af. M'n broer, die voor me reed, remde af en week uit naar mijn spoor, maar mijn blik was gericht op de prachtige gouden bergen die gloeiden in het zonlicht . Op het moment dat ik hem naderde schrok ik, remde, het achterwiel blokkeerde, ik raakte hem en bats daar lag ik op een kaarsrechte weg met mooi asfalt. Zoiets kon alleen mij overkomen. Na wat \*#!@\* \*#!@\* etc werd de schade opgenomen. Een kromme valbeugel, gebogen voetsteun en een deuk in de koplamp dat was alles. Het ergste was natuurlijk de deuk in m'n imago. Met een soort pijp/koevoet werden de voetsteun en de valbeugel teruggebogen en ging het vrolijk verder. De weg naar Lamayuru is zeer kleurrijk en kronkelt door de vallei langs de Indus rivier. Deze ligt soms honderden meters onder de weg en dan zit je weer bijna op de hoogte van deze brede en snel stromende rivier

Net voor Lamayuru kwamen we door een schitterend landschap met allemaal geërodeerde zandformaties a la Capadocië in Turkije. We waren net iets te vroeg, want deze formaties worden helemaal goudkleurig net voor zonsondergang. Later konden we dit gelukkig aanschouwen vanuit het klooster dat we op dat moment al in de verte al boven op de rotsen zagen staan.

In Lamayuru aangekomen zie je dat het klooster ook op zo'n geërodeerde zandformatie staat. Je vraag je af wanneer het geheel een keer de berg af wordt gespoeld. Maar ja het stond er al een paar eeuwen dus het zou de komende nacht ook nog wel blijven staan. Er werd tenminste geen regen of slecht weer verwacht.



**Het boedistische klooster op geërodeerde rotsen**

's Avonds hebben we het klooster uitgebreid bekeken en geïnformeerd hoe laat de meditatie 's morgens zou beginnen. We kregen doodleuk te horen dat ze zouden beginnen bij zonsopgang zo rond 4 uur half 5. Ik ben wel een vroeg vogel maar dit was me toch een beetje te gortig. Na het eten van een heerlijke maaltijd in de bijgebouwen van het klooster ging iedereen op tijd naar bed, om eventueel 's morgens de meditatie bij te wonen. De andere morgen zijn m'n broer en ik om 5.30 zijn opgestaan en naar 't klooster gegaan voor het mediteren. We bleken de enigen van onze groep. De rest had blijkbaar de slaap en rust erg hard nodig.

Het mediteren heeft blijkbaar geholpen want op het eind van de reis konden wij tweeën in ieder geval zeggen dat wij alles hadden gereden en meegemaakt. Het bijwonen van zo'n meditatie gebed is zeker de moeite waard, maar het wordt/is wel eentonig. Na het ontbijt ging het weer terug richting Leh, deels over een andere route waardoor we nu van boven op de "capadocie" rotsformaties neer keken. Bij de afdaling leek het alsof we op een gigantische cartbaan neerkeken. Je kon, in dit wijdse en onherbergzame landschap, nagenoeg de hele route naar het dal zien. Werkelijk schitterend.



**Terug naar het dal. Van bovenaf lijkt het wel een cartbaan**

De dag erop zou het "hoogtepunt" van onze trip worden met de hoogste pas van de wereld, de Khardung La 5602 m, met als eindpunt de Nubra vallei.

De weg naar de hoogste top bleek na een aantal km al versperd. Het bleek dat de weg te smal was voor het passeren van 2 vrachtwagens. De ene was met z'n achterwiel van de weg geraakt waardoor alle verkeer werd geblokkeerd. Voor ons, met de motor en inmiddels allemaal met enige off road ervaring, natuurlijk geen probleem. Wij konden er natuurlijk wel langs. Dus zo gezegd zo gedaan. Eenmaal boven op de pas kwam het "Yes I did it" gevoel bij iedereen boven. Er moesten plaatsjes worden geschoten van de top, het bord en natuurlijk van onszelf en onze trouwe Royal Enfields. Want je kunt lullen wat je wilt over die Enfields, lopen doen ze altijd ook al schakelt, remt en pruttelt en knalt die nog zo beroerd.



"I did it"

Na de top stond ons in de afdaling een prachtige Nabru vallei te wachten die deed denken aan de fjorden in Noorwegen, alleen het water tussen de hoge bergen is vervangen door een zandmeer. Werkelijk uitzonderlijk mooi. 't was wel een beetje heig maar dat deed aan het sensatie gevoel niets tekort. We sliepen die nacht in een guesthouse in Disket. De ingang deed me denken aan iets van een ingang die je in het Argeon museum zou verwachten. Het was echt middeleeuws met wat takken over een slootje en 'n deur die scheef in het slot hing. De was stond in teiltjes klaar om in het slootje gewassen te worden. De accommodatie viel uiteindelijk wel mee want we hadden zelfs stromend water op onze kamer. In dit dorpje, dicht bij de Chinese grens, zijn de toeristen een bezienswaardigheid. En je trekt natuurlijk veel aandacht als je de mensen een foto laat zien die je even te voren van hun hebt gemaakt met je digitale camera. Een ware beleving die ik niet had willen missen. Het eten was die avond heerlijk, met groentes uit eigen tuin en heerlijk opgediend op ons terras met wat jute boven ons hoofd tegen de zon.

De andere morgen moest ik m'n mening over het eten wat bijstellen. Ik had 's morgens zo ongeveer alles alweer naar buiten gewerkt. Soms werden m'n in- en uitgangs kanalen tegelijk aangesproken om de boel eruit te werken. Mens wat kan iemand zich dan beroerd voelen. Met wat immodium en wat doorzettingsvermogen toch maar op de motor gestapt voor dezelfde weg terug met opnieuw die hoogste pas van 5602 m voor de boeg. Eenmaal terug in Leh ben ik direct in bed gekropen en heb 's avonds alleen nog 2 thermoskannen thee leeg gedronken. Gelukkig, na een goede nachtrust was ik de andere morgen weer kiplekker. Wonderen bestaan dus toch, lag het aan het mediteren, of had ik werkelijk alle ellende eruit gekotst en gescheten?

Gelukkig die dag was rustdag. Die was precies het goede moment. Daarna zou er 3 dagen doorgereden moeten worden en was er geen plek voor "kneuzen". Die rustdag is gebruikt om aan te sterken en wat cadeautjes te kopen voor diegenen die in Nederland waren achtergebleven (vrouw en kinderen)

De dag erop stonden onze motoren gepoetst en geprepareerd klaar voor de laatste tocht van 3 dagen. De tocht ging door de kleurrijke Indus vallei, nu in oostelijke richting en langs de Tibetaanse grens, terug naar Manali. We hadden natuurlijk al veel gezien maar we constateerden allemaal dat je niet uitgekeken raakt op dit onherbergzame landschap.

**Niks van rails of muurtjes  
gewoon 'n diepe ravijn**



### **'n oase tussen de rotsen**

Op deze route, door het prachtige rotsachtige landschap en wat oases in de diepte, reden we deels samen met een lokale bus. De bus met lokalen vervoerde niet alleen mensen maar was ook bovenop volledig bepak met van alles en nog wat. De passagiers hingen door de openstaande deur naar buiten. Blijkbaar vonden zij het ook wel leuk met die gasten uit Europa, die dan weer voorbij kwamen en dan weer stil stonden om plaatjes te schieten. Het was in ieder geval iedere keer een gejuich en zwaaien als we elkaar passeerden. Na ca 180 km draaiden we van de (hoofd)weg af richting Tso Kar, een zout meer ergens op de hoogvlakte. Dit werd 40 km ploeteren door een zandbak met keien. Onze off road ervaring kwam uitstekend van pas alhoewel we allemaal moesten lachen toen we mijn broer in een grote stofwolk zagen verdwijnen. Ook voor een geofende off road rijder kan het zand soms te mul en de sporen te diep worden. Na het passeren van opnieuw een 5 duizender, kwamen we aan op een hoogvlakte naar Tso Kar.

Op deze hoogvlakte zagen we nomaden die met een kudde yaks de hoogvlakte afgrazen, Een yak is 'n beest dat als een van de weinigen kan overleven in het hooggebergte met zandwoestijnen en schrale begroeiing. We zagen ook een groep Kyangs, een wild hooggebergte paard, waar er volgens deskundigen nog maar weinig (ca 200) van op de wereld zijn. Deze paarden zijn erg schuw en dus moeilijk dichtbij te benaderen.

Met Yaks lukt dat wel aardig, maar niet als één van de groepsleden hier volgas langs scheurt, nadat hij zelf snel een fotootje had gemaakt met z'n "pokke", sorry pocket camera. Ik heb altijd wat meer tijd nodig om m'n camera uit de tanktas te toveren. Met wat geduld heb ik de yaks uiteindelijk toch redelijk op de plaat kunnen vastleggen. Hun smoeltjes lieten ze echter niet zo goed meer zien. Je kunt de natuur tenslotte niet helemaal naar je hand zetten.

Vervolgens kwamen we langs het meer van Tso Kar, wat tevens betekende dat we dicht in de buurt van ons kamp waren. Bij dit meer was een oud nomaden dorpje (een paar vervallen huizen) maar dit bleek niet de plek te zijn die we zochten. Het werd nog wel bewoond, gezien de mensen die er rond liepen en de yakhuid die in de zon hing te drogen. Ondanks de "hoogvlakte", die niet echt vlak is, was het toch nog even zoeken naar ons kamp. Het bleek dat een eenzame stupa het herkenningspunt was met daarachter, iets verdiept, ons kamp.



### **De hoogvlakte met een eenzame stupa**

Het was duidelijk iets luxer dan “hotel Pang” want hier stonden allemaal 2 persoon tenten met stretchers. Dit was het laatste wat we verwacht hadden op deze hoogte van 4750 m. Het was natuurlijk wel één van de vele positieve verrassingen. Dat we op grote hoogte zaten merkten we al snel toen de zon achter de bergen verdween. Het koelde ontzettend snel af en tegen de tijd dat we aan tafel zaten, was het al zover afgekoeld dat een aantal met slaapzak en al aan tafel verscheen. Het eten was zeer goed maar iedereen lag daarna snel op één oor. Het voordeel van een koude nacht en een warm bedje is, dat je uitstekend slaapt. De andere morgen stond ik om 5.30 uur al weer naast m'n bed want ik wilde de zonsopgang hier wel eens meemaken. Het was echt heerlijk en zeker de moeite waard. Het werd direct warm en de ochtend zon maakt nu eenmaal de mens blij en gelukkig. De anderen hadden wat meer tijd nodig maar om 7.00 uur zat iedereen aan het ontbijt. Na het ontbijt was het afscheid nemen van wat lokale nomaden en ploeterden we verder waar we de dag ervoor waren gestopt. Gelukkig, voor enkelen van ons, kwam er na ca 10 km weer een berijdbare weg in zicht en konden we relaxed richting Jispa rijden. Af en toe moesten we ivm reparatie werkzaamheden aan de weg weer de zandbak in maar iedereen had inmiddels zoveel ervaring opgebouwd dat het nauwelijks een probleem meer opleverde. Wel moesten we steeds opletten bij bruggen want het leek erop dat de platen steeds verder uit elkaar lagen en het begon te lijken op een soort “rijwielstalling” in plaats van een oprit voor een brug.



### **Oppassen bij bruggen**

In Jispa aangekomen bleek in hetzelfde hotel een groep Aussies en Kiwi's te zitten. Die jongens, ook op Enfields, waren net op weg en hun sterke verhalen van onbegaanbare wegen hebben we maar met een korreltje Indiaas zand genomen want wij wisten wel beter, hun echte beproeving zou nog komen. Bij hun liep er nu al één kreupel want hij vond het zo nodig om zijn Enfield zo'n 8 m onder de weg te parkeren. Moet je natuurlijk niet doen want dat

is slecht voor mens en machine. Maar ja die Aussies zijn natuurlijk alleen maar rechte wegen gewend. (enkele uitzonderingen daargelaten Casey Stoner, Troy Bayless, Troy Corser, Wayne Gardner en nog een paar anderen). Alhoewel Casey Stoner heeft ook wel wat moeite met "bochies" de laatste tijd.

In Jispa werd ons duidelijk dat dit het begin van het einde zou zijn. De dag erop vertrokken we naar Manali waar we ons stalen ros moesten inleveren. De weg terug was dan ook nog even genieten en zoveel mogelijk beelden opslaan want je komt hier misschien nooit meer terug. De tocht ging opnieuw door een desolaat landschap met prachtige "ver" gezichten richting de bewoonde wereld. We hadden alle dagen in de Himalaya mooi weer gehad maar hoe dichterbij de bewoonde wereld kwamen hoe bewolkter het werd. De laatste pas zou de Rothang La worden, die we op de heenweg passeerden en waar we het minder goede weer achter ons hadden gelaten en hadden ingeruild voor het prachtige zonnige weer in de Himalaya. Blijkbaar was het daar nog bekend want op de top van de Rothang kregen we netjes het druilerige weer terug. De afdaling van de Rothang pas is zo wie zo al een crime door de vele dagjes mensen die even naar de top (van maar 4000 m) willen maar in de wolken met mist is dat duidelijk minder aangenaam. Opeens vloog er enorm beest op me af en scheerde zo ongeveer 2 meter over me heen. Het bleek een hele groep van 15 a 20 aasgieren te zijn. Ik zag er misschien wel een beetje vermoeid uit maar ik was nog lang niet terminaal.



'n flinke

Een paar honderd meter verderop werd het één en ander duidelijk, ze hadden het niet op mij gemunt maar ze cirkelden rondom een kadaver van een koe. De koe was blijkbaar een gevecht aangegaan met een vrachtwagen en dat moet je niet doen hadden wij geleerd van Hans. (het ravijn is diep en meedogenloos en de grootste wint hier)

Langzaam kwamen we terug tussen de bomen (beneden de ca 3000 m) en dat is het in één keer erg raar dat je uitzicht wordt beperkt door groen en bomen. Net voor Manali werden we getraakteerd op een fikse bui die zich al een tijdje had aangekondigd. Dit was waarschijnlijk door Hans zo gepland zodat de stof een beetje van onze kleren kon worden gespoeld. Dit had echter ook wel met een paar druppels minder gekund. In de stad Manali stonden de schoenpoetsers ons al op te wachten. Ze hadden blijkbaar de datum goed onthouden dat we terug zouden keren van onze trip. Helaas de kleren en laarzen waren zo nat dat ze eerst moesten drogen voordat hun er van alles op gingen smeren. Ze moesten morgen middag maar langs komen in ons Guesthouse Tiger Eye.

Het afscheid van de motoren en de monteurs was een droevig moment. De tranen vloeiden rijkelijk, of was het toch de regen? In ons guesthouse hebben we onze trip afgerond met een paar biertjes. Hiervoor waren voldoende redenen. Er waren gelukkig geen ernstige ongelukken gebeurd en de zieken waren ook allemaal weer opgeknapt. Op zo'n moment smaakt zo'n pilsje geweldig. Je moet je bedenken dat het voor een aantal van ons niet makkelijk was om ruim 2 weken droog te staan (op advies van onze reisleader Hans) terwijl je af en toe het stof en de "ellende" graag had weggedronken. Bij het avondeten werd er nog het nodige achteraan gegoten, zodat het percentage alcohol/bloed weer op het niveau was zoals bij aankomst in India. De andere morgen zaten onze schoenpoetsers al om 8.00 in de tuin en keken ze met vragende oogjes of ze onze laarzen etc mochten poetsen. Gelukkig scheen de zon en om ca 11.00 uur was alles zo droog, dat ze aan het werk konden. Ook m'n tanktas, waar een naadje was losgeraakt, werd door hun zorgvuldig gerepareerd en gepoetst.

Op het eind van de middag stond het gevaarlijkste deel van de trip op het programma; de nachtbus van Manali naar Delhi. Deze verliep gelukkig net zo als onze hele trip zonder echte problemen en we stonden de andere morgen om 8.00 uur in het snikhete, klamme, lawaaierige Delhi. De rest van de dag werd gebruikt om onze ervaringen te verwerken, inkoopjes te doen en de laatste roepies te besteden. Het is daar tenslotte allemaal nog betaalbaar als je dat vergelijkt met het Nederlands prijspeil. Het klimaat in Delhi was echter niet te harden, 44° C met een luchtvochtigheid van nagenoeg 100%.

De volgende dag betekende het definitieve einde van een buitengewone, indrukwekkende en adembenemende vakantie. Terug naar ons geciviliseerde wereldje waar we onze vrouwen weer in onze armen konden nemen.

Afsluitend kunnen we zeggen 'n fantastische vakantie waarin veel indrukken zijn opgedaan. Een vakantie die je nooit meer zult vergeten en die je een keer gedaan moet hebben. Het is zoiets als; "Try before you Die" of "eerst Mekka zien en dan sterven". Het laatste ben ik zeker niet van plan, want wij, mijn vrouw en ik, hebben nog veel meer leuke reizen op ons wensenlijstje staan.



**Afscheid van het dak van de wereld**

Hans Elferink