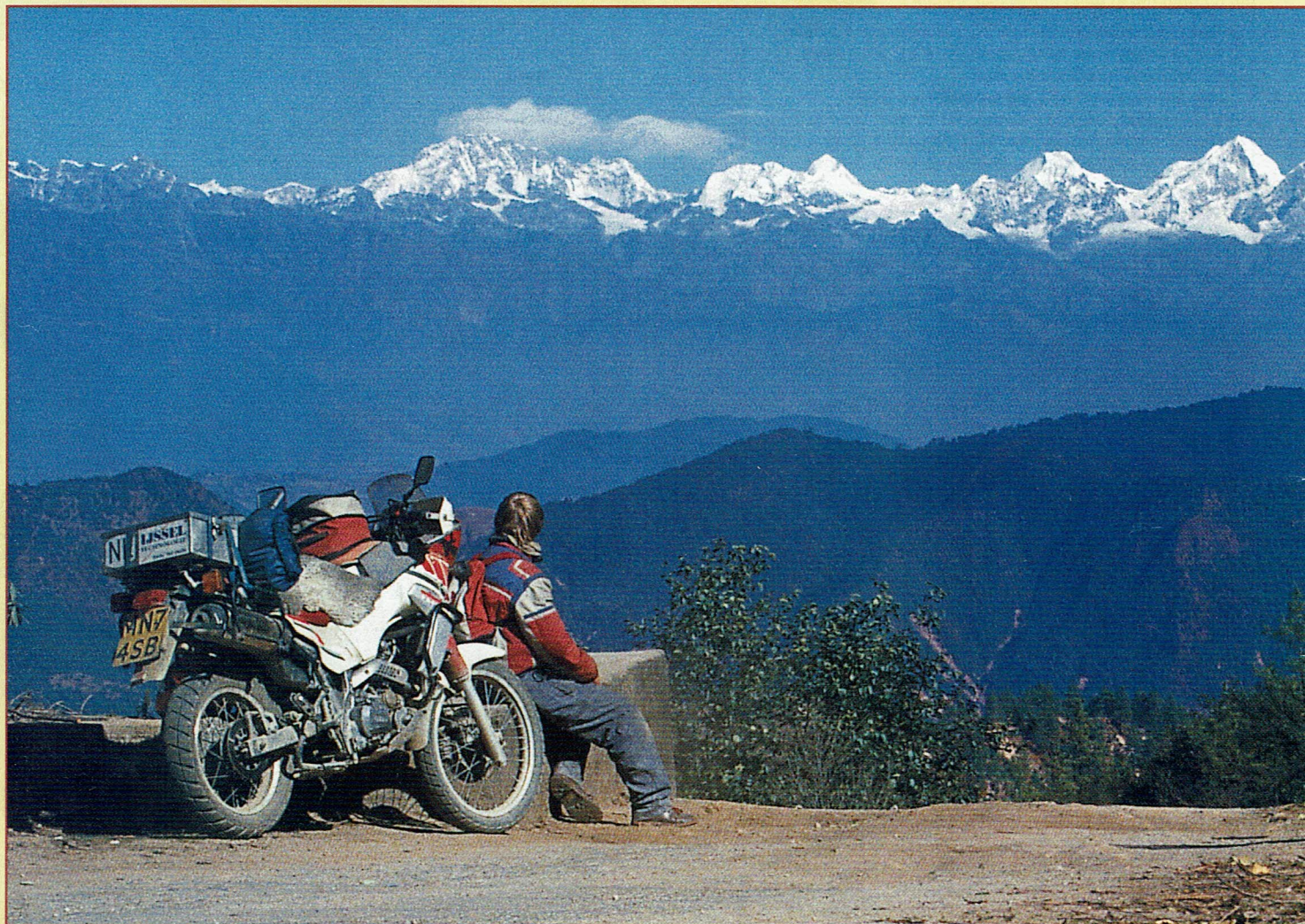


Moto '73
nr. 17 - 1994

TURKIJE, IRAN, PAKISTAN, INDIA EN NEPAL

NAAR HET DAK

52



Mijn laatste motorreis dateerde alweer van 1991 en ik voelde dat het hoog tijd werd om er een tijdje tussenuit te knippen. Mijn reisverleden besloeg in de jaren 1985 tot en met 1989 zo'n beetje alle Europese landen, in 1990 doorkruiste ik Tunesië, Marokko en Algerije en in 1991 stonden Turkije, Syrië, Jordanië, Egypte en Israël op het programma. Na overleg met mijn werkgever, de firma Ijsseltechnologie in Zwolle, was het mogelijk voor een periode van vier maanden vrij te nemen. De plannen had ik al. Op de motorfiets naar Nepal, een afstand van ongeveer 18.000 kilometer.

Prachtig uitzicht op het Himalaya gebergte met de hoogste bergtoppen ter wereld (Nepal)

De voorbereidingen verliepen redelijk snel en zonder problemen. Van mijn vorige reizen had ik een nauwkeurige checklist bijgehouden, dus hoefde ik die alleen maar af te werken en hier en daar aan te vullen met specifieke punten van een aantal nieuw te bezoeken landen. De motorfiets voor deze reis was een watergekoelde Ya-

maha XTZ660 Ténéré die ik in 1992 nieuw had gekocht en inmiddels 20.000 km op de teller had staan.

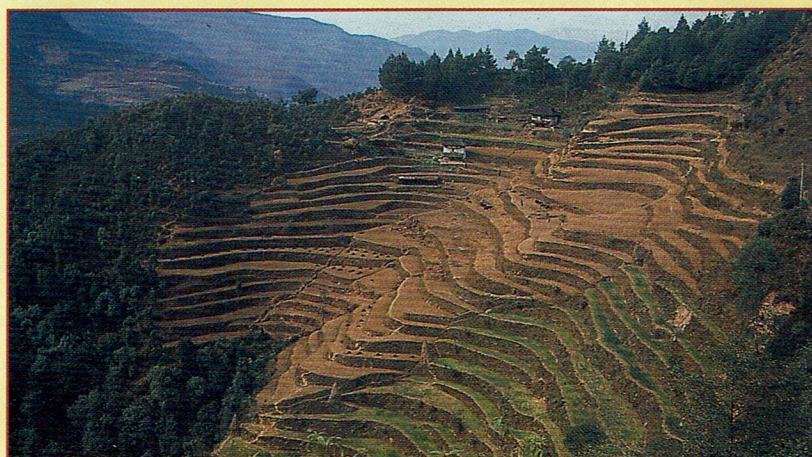
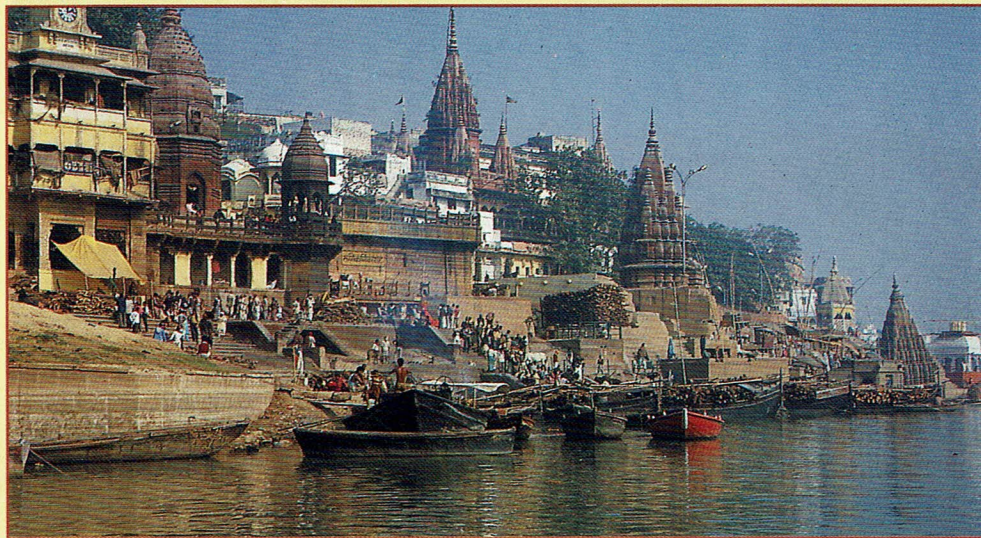
Als ideale reistijd koos ik voor de laatste vier maanden van het vorige jaar. In de Europese landen is het redelijk weer en in de hooglanden in Oost-Turkije is de winter nog niet ingevallen, hoewel het 's nachts al

behoorlijk koud kan worden. In Iran, Pakistan en India is de grootste hitte en de regentijd achter de rug, terwijl in Nepal in de maand december de vergezichten perfect zijn vanwege het ontbreken van bewolking. Deze reis wilde ik bewust alleen maken. Het reizen met meerdere personen geeft op den lange duur bijna altijd irritaties die zelfs na verloop van tijd kunnen uitgroeien tot grote meningsverschillen. Maar alleen vertrekken wil niet zeggen dat je ook de hele reis alleen rijdt. De route naar het oosten wordt door zoveel mensen bereisd, dat je onderweg ontzettend veel andere reizigers treft met wie je een tijdje kunt optrekken.

Korruptie of misverstand?

Mijn aanlooproute bestond uit België, Luxemburg, Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Bulgarije en Turkije. Op de dag van vertrek, 13 september 1993, had

VAN DE WERELD



De bedevaartsplaats Varanasi aan de heilige rivier de Ganges. Hier de „burning ghats” (trappen), waar lijkverbrandingen plaatsvinden

Terrasbouw, het vruchtbaar maken en bebouwen van berghellingen (Nepal)

ik alle papieren voor elkaar en alleen het weer zat tegen, het regende. Maar dat betekende dat het verder naar het oosten alleen maar beter kon worden, bedacht ik optimistisch...

Vanaf de Turkse plaats Erzurum is het nog een kleine 400 kilometer naar Dogubayazit op ongeveer 30 km van de Iraanse grens. Vanwege de voortdurende strijd van het Turkse leger met de Koerdische PKK-strijders die streven naar onafhankelijkheid, geldt voor dit gebied een negatief reisadvies en erg veel toeristen tref je hier dan ook niet aan. Maar de weg naar Dogubayazit is een internationale transportroute (TIR) en dus van enorm economisch belang. De Turkse autoriteiten doen er alles aan om de weg onder controle te houden. Met uitzondering van enkele incidenten 's nachts, is het reizen overdag toch redelijk veilig. Zeven uur voordat het visum voor Iran afloopt, sta ik aan de grens.

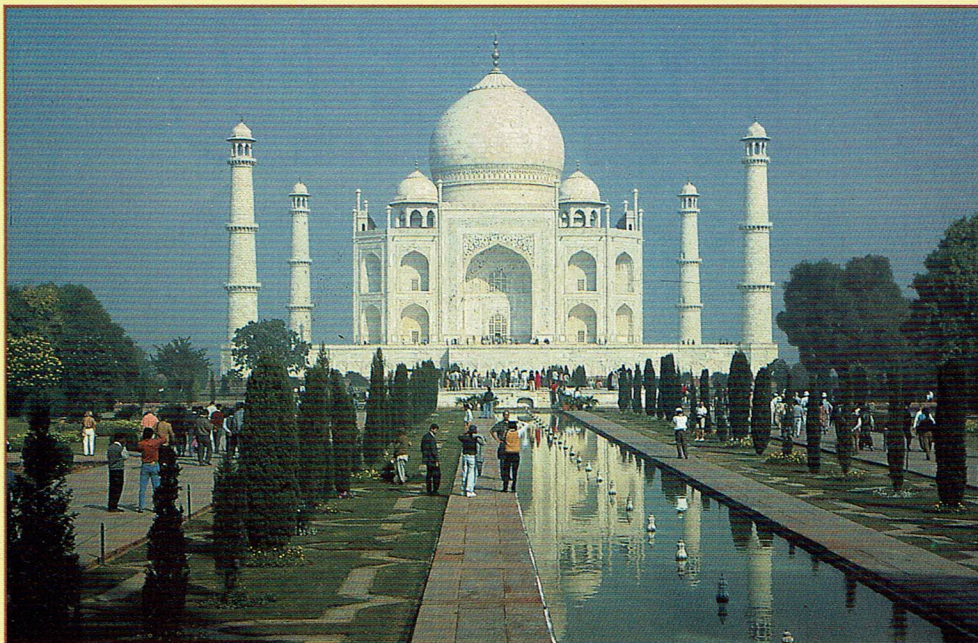
Ik denk het ergste achter de rug te hebben, maar aan de grens begint de ellende pas goed. Ik heb zware problemen met een Iraanse douanier die bij hoog en laag volhoudt dat de datum op het visum de einddatum is en niet de afgiftedatum van het visum. Allerlei andere knakkers erbij, maar ik kom Iran niet binnen. Het is inmiddels donker geworden en de weg terug naar Dogubayazit wordt afgesloten. Van nacht dus maar bij de grens overnachten. Na een slechte nachtrust vanwege hevige gevechten, sta ik vroeg op en pak alle spullen in. Onder het motto „nieuwe ronde, nieuwe kansen” ga ik weer in de rij staan voor de Iraanse grens. Er staat een andere douanier en hij bekijkt nauwkeurig het paspoort. „I'm sorry sir, your visa finished yesterday!” Hij had gelijk, want ik was nu een dag te laat. Chef erbij en tot mijn verbazing mocht ik bij hoge uitzondering Iran binnen. Om negen uur in de mor-

gen passeer ik de Iraanse grens, iets wat ik na mijn ervaringen van gisteren niet meer had durven dromen...

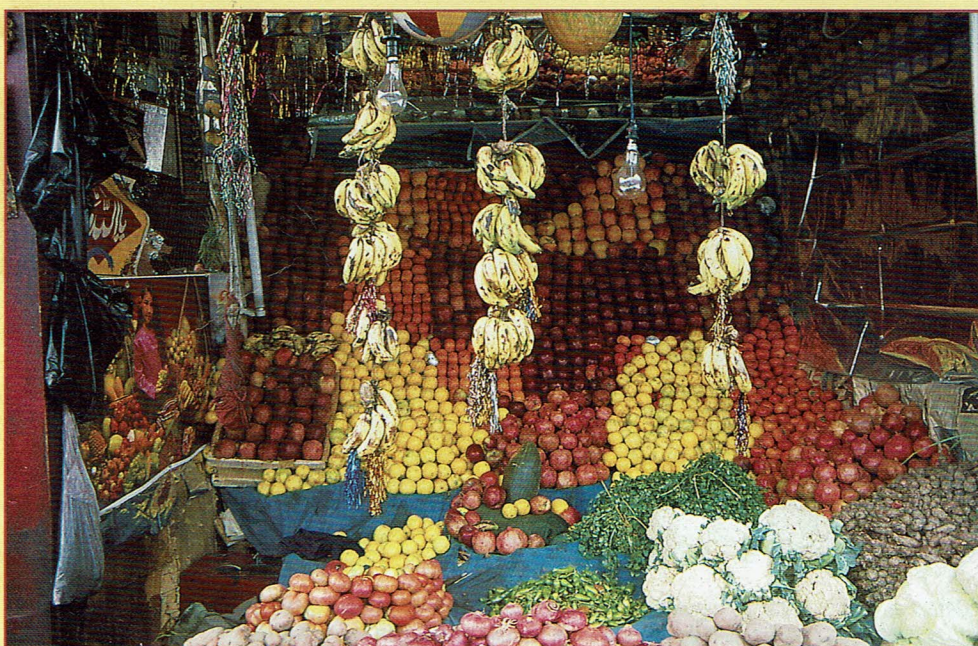
Visum verlengd

Voor Iran krijg je als toerist een transit-visum, wat betekent dat je drie dagen de tijd hebt om door Iran te rijden. Afghanistan is gesloten voor buitenlanders en naar de Pakistaanse grens is een afstand van meer dan 3000 km. Volgens de verhalen en de reisgidsen is het echter vrij eenvoudig om je transit-visum in Iran te verlengen. In Tabriz, de eerste grote plaats in Iran, werd mijn visum met een week verlengd en kon ik overschakelen naar een iets langzamer reistempo. Eenmaal in Iran is alle visa-ellende snel vergeten en bevind ik me in een land met de meest gastvrije mensen ooit ontmoet. Wat een verschrikkelijk aardige luitjes die Iraniërs, ze moeten alleen niet bij de grens staan... Tijd om de nodige vooroordelen maar

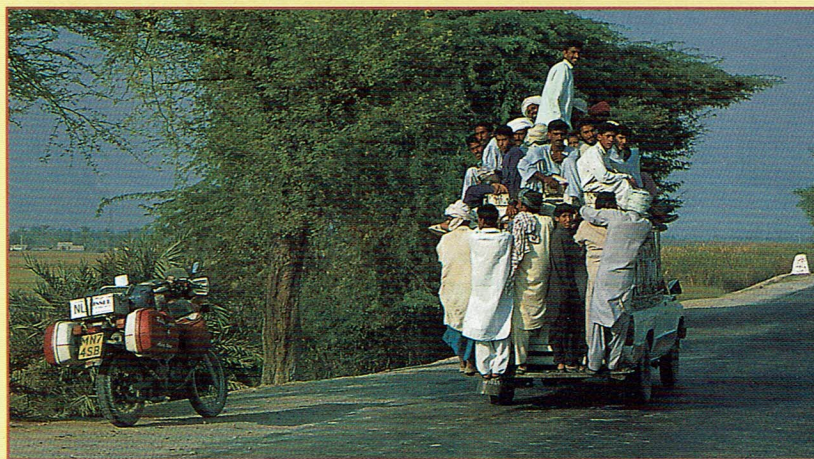
tekst en foto's:
Ko van
Oldenbarneveld



De Taj Mahal in Agra (India)



Volop vers fruit in Gilgit. Met eten en drinken dient men in dit soort landen voorzichtig te zijn



Een Pakistaanse auto is nooit vol...

eens overboord te gooien. Het enige dat je in Nederland over Iran ziet, zijn de ayatollah's die door het tv-beeld vliegen, en een aantal fundamentalistische groeperingen. Hoe anders is de werkelijkheid. Te verklaren is het wel, de mensen zijn niet veranderd sinds de tijd van de sjah, alleen is Iran een andere politieke koers gaan varen. Je kunt beter als toerist het politieke systeem tegen hebben, dan als bevolking. Ik had het er zo naar mijn zin, dat ik mijn visum nog eenmaal met twee weken heb laten verlengen en ben in totaal iets meer dan drie weken in Iran geweest. In één woord geweldig! Wat een openbaring dit Iran. En met een benzineprijs van zes cent per liter behoeft je ook niet op een kilometer meer of minder te kijken.

Darra, het wilde Westen van Pakistan

De eerste 700 kilometer in Pakistan zijn een voortzetting van het laatste stuk Iran. Allemaal woestijnlandschap. Het is er kaal en er groeit niets. Te beleven valt er nog minder. Onderweg repareer ik een lokale motorfiets die kettingproblemen heeft, en voorzie een tweede van benzine. Een paar uur later haal ik een Duitse motorrijder in en gezamenlijk rijden Hans en ik door naar Quetta, de eerste grote plaats in Pakistan. In Quetta houden we een paar dagen rust en kijken we onze motoren na. Quetta is een van die plaatsen om andere overland-reizigers te ontmoeten. Omdat Afghanistan van de buitenwereld is afgesloten, passeert iedere reiziger komende vanuit Iran de plaats Quetta. Ik ontmoet nog twee Nederlandse motorrijders, Henk en Rob, en even buiten Quetta komen daar nog drie Duitse motorrijders en een Duitse motorrijdster bij. Wordt het toch nog gezellig!

Darra wordt ook wel het wilde Westen van Zuid-Azië genoemd. Darra staat ver boven de Pakistaanse wet. Werkelijk iedereen handelt hier in wapens of maakt ze. Er zijn tientallen werkplaatsen met eenvoudige boor-, draai- en freesbanken en werkelijk elk bestaand wapen kan hier worden nagemaakt. Als je iemand hier een geweer geeft dat hij nog nooit heeft gezien, wordt het in maximaal tien dagen nagebouwd. Elk volgend exemplaar kan binnen twee of drie dagen klaar zijn. Het meest bekend zijn hier de imitatie Kalashnikovs, te koop voor driehonderd dollar. Per dag worden in Darra zo'n zevenhonderd geweren en pistolen gefabriceerd en verkocht. Heel veel wordt verkocht aan de opstandige mujahedin in Afghanistan, voordat het westen daar wapens leverde. Aan de rand van het dorpje is een ruime vlakte, waar wapens kunnen worden uitgetest. Maar voor menigeen is dit te ver lopen en daarom worden er hele magazijnen zo maar op straat leeggeschoten. Nu we toch in Darra zijn, willen we ook wel even een Kalashnikovje uitproberen, later op de dag gevolgd door een pistool van Italiaanse makelij.

Aan het eind van de dag rijden we door naar Peshawar, waar we midden in de stad onze

intrek nemen in een hotel met grote binnenplaats voor al onze motoren. In Peshawar begint onze groep uiteen te vallen, een aantal gaan gelijk door naar India. Ik zelf ga samen met de Duitsers Andreas, Martin en Frank eerst naar het koude noorden van Pakistan alvorens India bij ons in beeld komt. Het is inmiddels eind oktober geworden en het is afwachten wat er gezien de naderende winter nog mogelijk is.

De Lawarai Pass

De volgende dag vertrekken we met z'n vieren uit Peshawar. We volgen een schitterende route langs de rivier de Swat. We passeren het dorpje Dir. Maar daarna wordt de weg slecht, zeer slecht zelfs, net een wasbord met kuilen, gaten, stenen en zand. Er volgt een zware klim totdat we uiteindelijk het hoogste punt van de Lawarai Pass (3118 meter) bereiken. De afdaling blijkt veel steiler, maar hierdoor hebben we wel een schitterend vergezicht, met op 150 kilometer afstand de Tirich Mir met een hoogte van 7708 meter. Na 60 kilometer piste krijgen we eindelijk weer wat stukken asfalt en op het laatste stuk naar het schitterend gelegen plaatsje Chitral is de weg goed.

De meeste toeristen die een bezoek brengen aan Chitral nemen dezelfde weg terug, dus richting Dir en Peshawar. Vanuit Chitral loopt een onverharde weg dwars door de bergen naar Gilgit, een plaats welke op de Karakorum Highway ligt. Deze route is alleen begaanbaar door lokale chauffeurs met hun jeeps. Wij eenvoudige motorrijders willen in ieder geval een poging ondernemen om binnendoor naar Gilgit te rijden. Ongeveer vijftien kilometer buiten Chitral horen we twee enorme knallen. Na nog een paar kilometer staan we stil in een enorme stofwolk. Er wordt aan de weg gewerkt, waarbij ze een stuk van de berg lieten springen. Over een afstand van drie- tot vierhonderd meter ligt de weg vol met puin. Minder geslaagd is dat het zeker vier uur wachten betekent voordat we verder kunnen. Volgens mij worden dit soort activiteiten van tevoren nooit aangekondigd, gezien de rij wachtende jeeps aan beide kanten. Halverwege de middag werd de weg vrijgegeven en konden we verder. Het is moeilijk rijden hier. De weg bestaat uit een tweetal sporen. Het ene spoor volgen betekent dat ik met de zij-koffers van de motor steeds tegen de steile rotswanden schamp, het rijden in het andere spoor is letterlijk balanceren op het randje van de afgrond.

We komen door een piepklein dorpje, Las-pur geheten, bestaande uit een huis en een tweetal tenten. Hier houden we een pauze en moeten nog tien kilometer rijden naar de Shandur Pass met een hoogte van 3720 meter. Op de laatste tien kilometer moet nog een hoogteverschil van maar liefst 800 meter worden overwonnen. Nog maar even een paar extra slokken thee drinken voor we weer op weg gaan. Met de motor bijna op het kookpunt bereik ik na een zeer steile klim als eerste de top van de Shandur Pass. Op de top aangekomen, bevind je je ineens op een enorme vlakte van vele kilometers

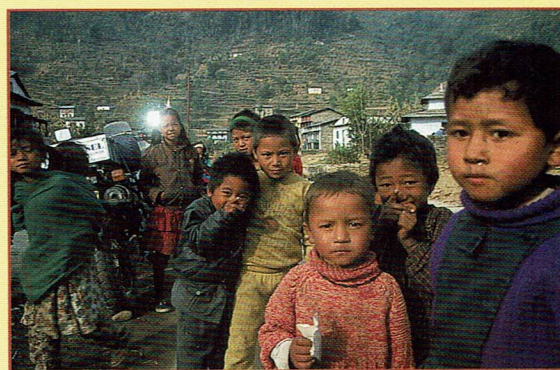
lengte, met aan beide zijden enorme bergtoppen van die zes- en zevenduizendmeter-jongens. Afronden en smalle wegen behoren hier plotseling tot het verleden. Het lijkt wel of je hier op zeenivo rondrijdt. Links en rechts ligt wat sneeuw en af en toe komen er wat sneeuwvlokken omlaag, maar de winter zet nog niet door. We rijden verder om in een klein dorpje, Pandur, een hoteletje te vinden.

Via de Karakorum Highway rijden we een paar dagen later naar Islamabad, de hoofdstad van Pakistan. Wie naar Islamabad rijdt, moet zeker even op de „Tourist Camp” gaan kijken. De meest wonderlijke figuren op reisgebied kun je op deze camping treffen. Zo waren er een paar Engelsen op reis met een lelijke eend en een heel kleine Japanner met een voor hem erg grote Kawasaki KLX650. De Jap was al bijna twee jaar onderweg en had in Kameroen een maand in het ziekenhuis gelegen met een gebroken arm, vanwege een verkeersongeval. Hij had na een maand nog geen dokter gezien en was toen maar weer op de motor geklommen...

Nog een Japanner en een Japanse waren met twee 110 cc metende Honda's op pad. Heel Europa en Afrika hadden ze al door-kruist. Vol trots liet de Japanner mij zijn houten beenprothese zien...

India: het recht van de sterkste

Rijden door een land als India met een eigen vervoermiddel en in het bijzonder een motorfiets, is eigenlijk een ramp. Hier geldt duidelijk het recht van de sterkste (bumper) en die heb je als motorrijder niet. Vooral op de grote doorgaande routes naar New Delhi, Bombay en Calcutta is het echt oppassen geboden. Grote vrachtwagens en autobussen rijden midden op de weg, gaan geen meter aan de kant en halen te pas en te onpas in. Elke twintig à dertig kilometer zie je de overblijfselen van een ernstige aanrijding.



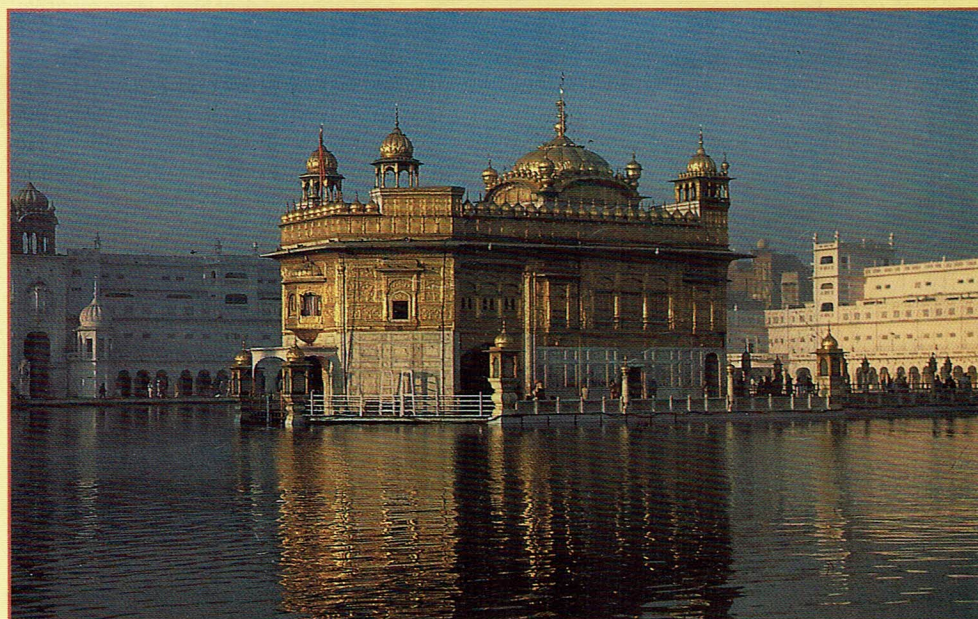
Nepalese kinderen in een van de vele bergdorpjes



Straathandel bepaalt het beeld in steden als New Delhi, waar de vervuiling overigens ernstige vormen aanneemt



Overbeladen fietsriksja in New Delhi (India)



De Gouden Tempel in Amritsar (India)

TURKIJE, IRAN, PAKISTAN, INDIA EN NEPAL

Ook in de steden is chaos troef, alles maar ook alles krioelt kriskras door elkaar. Verkeersregels zijn er niet of worden niet nageleefd. De enige manier om zonder ongelukken door een stad te rijden is konstant de klakson in te drukken en pas los te laten zodra je de stad uit bent...

India staat niet als het meest hygiënische vakantieland bekend. Komend met de motorfiets vanuit Nederland verloopt voor mij de overgang naar het Aziatische klimaat, het eten en drinken lekker geleidelijk. Bijna iedere toerist krijgt in India met maag- en darmstoornissen te maken. Neem voor vertrek en op reis steeds de nodige voorzorgsmaatregelen om deze ongemakken tot het mini-

mum te beperken. Je bent niet de eerste toerist wiens hele reis door gezondheidsproblemen wordt verpest.

In Amritsar, de eerste plaats die wij in India bezoeken, ontdekken wij na een korte zoektocht het enorme complex waar zich ook de Gouden Tempel bevindt. Dit heiligdom van de Sikhs was in het voorjaar van 1984 wereldnieuws toen extremistische Sikhs zich hier hadden verschanst en een aparte staat eisten. Bij de verovering door militairen werd het complex gedeeltelijk verwoest. Uit wraak werd later Indira Ghandi vermoord. Het is hier voor iedereen mogelijk om voor een periode van drie dagen gratis te eten, te drinken en te overnachten. De Gouden Tempel is zeer indrukwekkend om te zien, vooral 's avonds blinkt het goud op een heel bijzondere manier in de aangebrachte verlichting.

New Delhi

In New Delhi, de hoofdstad van India, zoeken we een plaatsje op de Tourist Camp, die precies op de grens ligt van (oud) Delhi en New Delhi. Ook hier zijn weer de nodige andere wereldreizigers aanwezig. Ook is de Tourist Camp het startpunt van een he-le-boel georganiseerde reizen. Voor de rest is New Delhi een enorm vervuilde stad, met een voor Nederlandse begrippen enorme vervuilingsgraad en luchtverontreiniging. Wat bezienswaardigheden betreft, is het niet de interessantste stad van India. De moeite waard is wel een bezoek aan de bazaar, een onverstelbare chaos van winkels, karren, voetgangers, kinderen, afval en schijtende koeien. Typisch Indisch. Prachtig om een paar uurtjes in rond te lopen. Maar India heeft gelukkig meer te bieden. Midden op de dag kwamen we in Agra aan en vonden een kampeerplaats met uitzicht op de Taj Mahal. De Taj Mahal is voor India van dezelfde betekenis als de Eiffeltoren voor Frankrijk. Het Mongoolse monument werd gebouwd door Shah Jahan ter nagedachtenis aan zijn vrouw, die in 1629 na 17 jaar huwelijk overleed tijdens de geboorte van hun veertiende kind. Er werkten gedurende twintig jaar naar schatting meer dan 20.000 mensen aan dit bouwwerk. De tombes van Shah Jahan en zijn vrouw staan in de kelderruimte opgesteld.

Vrouwen en sex

De stad Khajuraho leek mij de ideale plaats voor de alleenreizende toeristes te zijn... 's Morgens ontbeten met een knappe Italiaanse, 's middags geluncht met een iets minder knappe Belgische en in het hotel nog een aardige Engelse ontmoet. Maar we waren eigenlijk in Khajuraho vanwege de tempels, een van India's topattracties en prachtige voorbeelden van de Indo-Aryan architectuur. Vooral de op de tempels aangebrachte decoraties hebben deze Indiase tempels hun bekendheid gegeven. Misschien wel omdat er twee elementen steeds in detail worden afgebeeld: namelijk vrouwen en sex. In Varanasi mag een bezoek aan of een

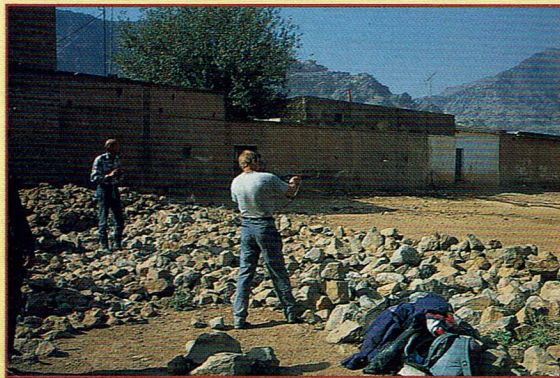
boottocht over de Ganges niet worden overgeslagen. Je hebt er prachtig zicht op de „ghats" (de stenen trappen die naar het water van de Ganges leiden), waar zeer veel pelgrims een reinigende duik in het heilige water nemen. Er zijn ook twee „burning ghats", waar kleine bootjes met opgestapelde hout liggen. Hier worden de lijken van gestorvenen op brandstapels gelegd, aangestoken en vervolgens het water opgeduwd.

Het einddoel: Nepal

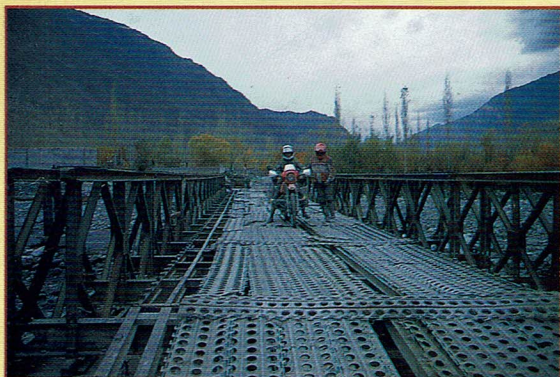
De eerste plaats van enige betekenis in Nepal is Pokhara. De omschakeling van India naar Nepal is enorm. Nepal is zo super toeristisch dat je alles wat je in Nederland kunt kopen, ook hier kunt kopen. Er zijn ontzettend veel restaurantjes en pubs met westerse gerechten en dito biermerken. Ideaal om een aantal verloren kilo's er in no-time weer op te krijgen.

Bij helder weer heb je vanuit Pokhara een prachtig uitzicht op een aantal Annapurna bergtoppen, behorend tot het Himalaya gebergte. Pokhara is tevens startpunt van tal van „trekkings", voettochten door de bergen. Nepal is voor mij tevens het eindpunt van mijn reis. In Kathmandu loop ik alle vliegtuigmaatschappijen af om een goedkoop vliegticket voor de motorfiets en mijzelf te regelen. Dan is toch weer de Russische maatschappij Aeroflot de aangewezen maatschappij voor low-budget prijzen. Nadat de vliegtickets zijn geregeld, vier ik kerstfeest en oud en nieuw met een groot aantal andere toeristen en verlaat daarna het hectische Kathmandu om nog veertien dagen van de rust en de stilte in de bergen te genieten.

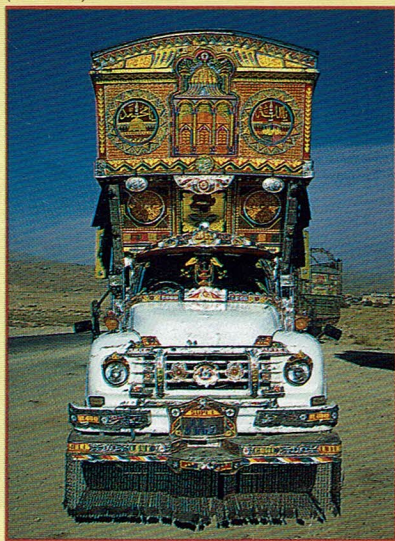
Weer terug in Kathmandu wordt de motor op het vliegveld zo ver mogelijk uit elkaar gehaald, want hoe kleiner de krat, hoe goedkoper. Daarna verdwijnt mijn trouwe Ténéré in het ruim van een Aeroflot-toestel. Een paar dagen later sta ik zelf op Schiphol. Natuurlijk is het leuk om je familie, vrienden en kennissen weer te zien, maar als ik een paar uur later thuis in Ommen zit, val ik toch in een diep gat. Bij al mijn vorige trips reed ik altijd met de motorfiets terug en kon op die manier „afkicken", omdat je langzaam dichterbij huis komt. Maar deze keer is het in één keer afgelopen en dat is best wel even moeilijk. Maar het schrijven van dit reisverhaal blijkt gelukkig ook een heel goede therapie te zijn...



Zelf schieten in Darra, het wilde Westen van Pakistan



Gamelle bruggen tussen Chitral en Gilgit (Pakistan)



Typisch beschilderde Pakistaanse vrachtauto