

22. In hoger Sferen

Gespannen tuur ik uit het raampje van het busje dat ons reisgezelschap vanaf het vliegveld naar de stad, Lhasa, brengt. Ik vind het lastig om in te schatten wat me te wachten staat. Natuurlijk, de boeddhistische kloosters, de eenvoudige dorpjes, het leven op grote hoogte en de nabijheid van Himalayatoppen. Maar hoe zit het met de Tibetaanse cultuur, de Chinese politiek en het samenleven tussen Tibetanen en Chinezen? Wat kunnen we daar van meekrijgen als westerse toeristen? Ik ben ook wel wat zenuwachtig over de fietstocht die we gaan maken. Hoe zal het zijn om op vier à vijf kilometer hoogte inspanningen te leveren?

Verassing en verwarring gaan hier hand in hand. Het begint al bij aankomst in de Tibetaanse hoofdstad. Ik had kleinschaligheid verwacht, veel herrie, chaotisch verkeer en een continue en oorverdovend getoeter. Ik zie een grote stad met nieuw aangelegde, brede wegen, voorzien van een fietspad. Van wanorde of hels kabaal is geen sprake. De talloze fietstaxi's rijden niet kriskras maar geordend door de straten. Deze riksjaridders, herkenbaar aan hun gele hesje, besturen allemaal eenzelfde soort kar en blijken in dienst te zijn van de staat. Eenheid troef. Toeteren is door de Chinese autoriteiten verboden en aan dit verbod lijkt iedereen zich braaf te houden. Terwijl er in het hele land weinig aan milieu gedacht wordt, getuige het zwerfvuil langs de wegen, rijden er hier elektrische fietsen en taxi's op gas. Ons hotel ligt in een van de vele betonnen nieuwbouwwijken die Lhasa rijk is. De stad groeit, de Chinezen drukken er hun stempel op. Gebouwen zijn behangen met schreeuwende reclameteksten in Chinese tekens, aangevuld met een wat bescheidener Tibetaanse vertaling. De stad heeft ook nog enkele oude wijken die traditioneel en Tibetaans ogen. Die wijken passen in het plaatje van Tibet dat ik in mijn hoofd heb.

Om te acclimatiseren brengen we een aantal dagen door in de op 3600 meter hoogte gelegen hoofdstad voordat we aan onze fietstocht beginnen. Natuurlijk staat een bezoek aan het Potala paleis, het paleis van de Dalai Lama, op ons programma. Het is meer dan indrukwekkend. Ik kom ogen te kort om alle kleuren in me op te nemen en om alle schilderijen, houtsnijwerk, goud, juwelen en andere versieringen te bekijken. Het is werelderfgoed dat zijn culturele pracht en praal liefdevol tentoonstelt. Opnieuw ben ik in verwarring. Tegen mijn verwachting in, zie ik erg veel Chinese bezoekers. Het lijken allemaal geïnteresseerde toeristen of zelfs devote pelgrims die bidden, offers brengen en geld doneren. Zijn het Chinezen die het boeddhisme aanhangen? De Chinese suppoosten en de Tibetaanse monniken zitten broederlijk naast elkaar, vrolijk pratend en lachend terwijl ze de bonte stoet toeristen voorbij zien trekken. Werken ze echt van harte samen? Mijn westerse en gekleurde blik is nog niet voorbereid op de realiteit van alledag.

Hoe anders gaat het er aan toe bij de Jokhang tempel, een boeddhistische tempel in het centrum van de stad. Hier lopen talloze pelgrims de *kora*, de pelgrimsroute, rondom de tempel. Allemaal prevelen ze mantra's, draaien ze gebedsmolens of werpen ze zich al prostrerend op de grond. Er zijn slechts enkele westerse toeristen. Chinezen zijn er genoeg. Ze lijken hier te zijn met een opdracht: de pelgrims te verstoren. Het valt gewoon op. Groepjes Chinezen houden binnen en buiten de tempel alles in de gaten, vallen de pelgrims lijfelijk lastig en delen schreeuwend waarschuwingen aan hen uit. Op het plein lopen soldaten rond die groepjes Tibetaanse pelgrims hinderlijk achtervolgen. Een paar keer zie ik auto's die expres de rijen met pelgrims doorkruisen. De pelgrims doen alsof er niets gebeurt en gaan rustig door met waar ze mee bezig zijn. Mijn hoofd staat niet stil. Is dit wat ik denk dat het is? Pesterijen van Tibetanen door Chinezen? Gelden er hier waar de westerse

toeristen nagenoeg afwezig zijn andere mores dan in het toeristische paleis? Of is het mijn verbeelding die op hol slaat?

De cultuur, het boeddhisme in de praktijk van alledag, maakt diepe indruk. In de kloosters is het niet moeilijk me te laten meeslepen door de sfeer die in de diverse gebedsruimtes wordt gecreëerd. Geboeid kijk ik naar de monniken en luister naar de routinematige gebeden en de mantra's die met sonore stem worden voorgedragen, naar het gezang en het indringende geluid van begeleidende gongs. Als vanzelf word ik meegezogen in het ritme van de serene rust en het mystieke meditatieve gebed die mij in hoger sferen brengen.

Als leek vind ik het moeilijk te bepalen of en in hoeverre de kloosters en de biddende Tibetaanse monniken onder Chinese invloed staan. Van onze Tibetaanse gids die ons reisgezelschap van het Chinese agentschap – een voor ons vage organisatie die op de achtergrond meebeslist over onze route - hebben toegewezen gekregen, word ik niet veel wijzer. Hij spreekt nauwelijks Engels. Over boeddhisme en kloosters weet hij niets. De enige keer dat hij iets loslaat over de ontwikkelingen in Tibet is als ons groepje een schooltje bezoekt, dan geeft hij aan dat hij het onderwijs in Tibet niet goed vindt. De kinderen krijgen les in Chinees, Tibetaans en rekenen, en leren volgens hem foute dingen over de Dalai Lama, die daardoor een andere plek in de geschiedenis zal krijgen dan dat hij verdient. Ik neem het van hem aan. De kinderen zijn in ieder geval blij met het verzetje dat onze komst biedt. Ze zwaaien naar ons, wapperend met de Chinese vlag.

Eenmaal aan het fietsen, wacht ons een andere verrassing. De weg met nummer 318, de Friendship highway, wordt door de Chinezen in hoog tempo geasfalteerd. Het is de weg die wij grotendeels volgen, de weg die loopt vanaf Lhasa tot aan Kathmandu in Nepal. Kennelijk is het de bedoeling om de weg – in ieder geval tot aan het Mount Everest Base Camp – te asfalteren met het oog op de Olympische Spelen die volgend jaar, 2008, gehouden zullen worden en op de extra toeristen die dat zal trekken. Het asfalt maakt het fietsen voor ons aanzienlijk comfortabeler, al is comfort een relatief begrip. Een nieuwe asfaltweg vertoont hier al na een jaar de kenmerken van een weg die blootgesteld is aan een aardbeving of andere natuurramp, zoveel scheuren, gaten en verschuivingen zijn er dan al ontstaan. Het kan natuurlijk aan de kwaliteit van het asfalteerwerk liggen, maar de bergen hier schijnen veel in beweging te zijn en landverschuivingen te veroorzaken, daar kan geen asfalteerploeg tegen op. Er zijn dus ook altijd wel ergens grote stukken weg weg. Overal zijn wegwerkersploegen bezig, groepjes mannen en vrouwen die handmatig en met vereende krachten herstelwerkzaamheden verrichten.

Onderweg kunnen we er niet omheen dat Tibet onderdeel uitmaakt van China, langs de weg staan kilometerpaaltjes, die de afstand tot Sjanghai aangeven. Waarom juist deze stad het ijkpunt is, blijft mij een raadsel. Als we precies vijfduizend kilometer van Sjanghai zijn verwijderd staat er zelfs een kolossaal monument om dit kennelijk belangwekkende wapenfeit te onderstrepen. Opvallend zijn ook de *model villages*. Het zijn nieuw ontwikkelde dorpen, bedoeld om Chinezen over de streep te trekken hier te komen wonen. Het verschil met de andere dorpen is groot. In de modeldorpen zijn betonnen huizen gebouwd, zijn de straten verhard en is het vee gestald. In de overige dorpen is dat alles niet het geval. Daar staan eenvoudige met jakpoep besmeerde huisjes, in modderige straten, en loopt het met stront en slijk besmeurde vee tussen de huizen door.

Er zijn hier negen maanden van vorst en sneeuw en dus maar drie maanden per jaar waarop de grond niet bevroren is. Nu, in de zomermaanden, moet er gewerkt worden voor de rest

van het jaar. De boeren zijn druk in de weer het gemaaide gras op te slaan bij hun huizen. Het land ligt vaak vol steen en gruis, er is weinig groen, en toch grazen hier schapen, geiten, koeien, paarden en jaks. Het is bijna onvoorstelbaar dat mensen en dieren hier in deze onherbergzaamheid kunnen leven. De dappere strijd van de mens hier te overleven doet het landschap zo mogelijk nog meer ontzag inboezemen. De overweldigende vergezichten zijn meedogenloos ingebed in de gure, kale, harde woestenij. Het ontroerende schilderachtige hoogland met zijn aardetinten en vele elkaar aanvullende kleuren bruin dat zich lieflijk lijkt te etaleren tegen een rijke variatie van wolkenhemels, staat in pijnlijk contrast met zijn eigen desolate gruwelijkheid. Met ontzag realiseer ik me dat de idyllische, besneeuwde toppen van omringende bergen nog een of enkele kilometers in hoogte boven ons uittornen.

We fietsen over de 318 westwaarts. Langzaamaan zijn we een beetje gewend geraakt aan de hoogte, al is het een wankel evenwicht. Er hoeft maar iets te gebeuren, slecht slapen, iets verkeerd eten, te veel inspanning, of een van ons meldt zich een dagje ziek en moet in de begeleidende jeep zijn of haar weg vervolgen. Van ons groepje – negen personen – krijgt iedereen wel ergens last van, soms meerdere dagen. Het begon al in Lhasa waar de eerste tekenen van hoogteziekte zich vrijwel meteen aandienden: duizeligheid, misselijkheid, hoofdpijn en overgeven. Daarna volgden andere uitingsvormen zoals verkoudheid, koorts, diarree. Verder gebeurt het vaak dat een van ons geen lucht krijgt, kortademig wordt en hartkloppingen krijgt, dan is de inspanning te groot voor het moment of de vorm van de dag. Tijdens het fietsen proberen we met lange mouwen, lippenbalsem, een pet en een zonnebril op buiten het bereik van de felle zon en de schrale wind te blijven, om zo verbranding, droge huid, gesprongen lippen en traanogen te vermijden. Velen van ons zuigen op keelpastilles. De ijle lucht leidt tot een droge keel, tot veel hoesten en kuchen. Dat is slechts klein leed, al houdt het gehoest 's nachts velen uit een toch al lichte slaap.





We maken ons op voor de hoogste pas van de reis, de Gyatso Pas. De top ligt op maar liefst 5260 meter hoogte. Hoewel we afgelopen dagen al vaker zo rond de 4500 à 5000 meter hoogte gefietst hebben, en dus al enigszins zijn voorbereid, is deze pas toch wel speciaal voor me, het wordt de hoogste pas die ik ooit met de fiets ga bedwingen. Ik weet dat als ik niet ziek word en goed naar mijn lijf luister, dat ik het kan. Langzaam ga ik van start, op zoek naar mijn eigen ritme. Op vlakke trajecten is dat minder belangrijk, maar met wind tegen of met een klim van 25 kilometer lengte voor de boeg, is het een noodzaak. Het is relaxt peddelen in een lage versnelling. Op het moment dat je denkt, 'nu kan ik wel een beetje doortrappen', gaat het mis. Er is gewoonweg niet genoeg lucht voor een tandje meer. Ik heb het al vaak genoeg geprobeerd, maar steeds fluit mijn lichaam me onmiddellijk terug. Mijn kracht op deze hoogte is beperkt, mijn grenzen zijn snel bereikt en ik moet ervoor waken niet sneller te fietsen dan mijn ademhaling en hartslag toelaten. De klim die overwegend niet veel steiler is dan 4 à 5 procent, voelt op deze hoogte als een klim van 10 à 12 procent. De echt steile stukken die in werkelijkheid boven de 10 procent zijn, voelen als ware uitputtingsslagen. De meest vanzelfsprekende dingen gaan uiterst moeizaam. Als ik al fietsend wat water uit mijn bidon wil drinken lijkt het alsof ik een immense krachtinspanning lever. Door de extra beweging en de verandering in ademhaling, voel ik mijn hart overslaan. Het is geen succes. Daar komt nog bij dat het water ijskoud is, bijna ondrinkbaar. Het eerste stuk gaat wonderbaarlijk goed, een beetje rugwind helpt. Ik zie Henk, een eind voor me, rustig maar gestaag meters maken. Ook hij gaat vandaag goed, hij heeft gisteren zijn lesje geleerd toen hij snel even naar iemand toe wilde fietsen. Vandaag fietst hij in een aangepaste versnelling. Bij een medefietser die is afgestapt en langs de kant van de weg staat te hijgen, stop ik even. 'Ik ben te hard van stapel gelopen, ik werd beroerd en moest overgeven', laat hij me weten. Even later rijdt de jeep van onze gids me voorbij. Ik zwaaai naar de twee reisgenoten die ik daarin zie zitten. Zij hebben vandaag hun dag niet. Ik maak goede vorderingen. Even is het extra afzien als het weer omslaat. Een koud en nat

stuk volgt, met tegenwind en een hagelbuitje. Maar dan draait de weg om de berg heen. Niet alleen de wind, ook het landschap verandert en ik krijg zicht op gigantische, besneeuwde toppen die zichzelf ten toon stellen onder een staalblauwe hemel. Dit is fantastisch, onovertroffen. Ik voel me nu letterlijk in hoger sferen. De laatste kilometers zijn een waar feest, de omgeving heeft me een duwtje in de rug gegeven. Op de top word ik niet alleen onthaald door Henk, maar ook door de talloze kleurrijke gebedsvlaggen die als een boog om het markeringspunt dat de top aangeeft, gespannen zijn. Yes! Ik sta op de top! Een onwerkelijk prestatie, in een ongelooflijke, grootse omgeving. Ik blijf rondjes draaien en genieten, de gelukzalige glimlach wijkt niet meer van mijn gezicht. Dan is het zaak de regenjas en *rain legs* aan te trekken, tegen de kou van de afdaling. Henk en ik fietsen samen nog een keer onder de boog door, voor de foto, en vervolgen samen onze weg. Bijna euforisch daal ik af. Ik realiseer me dat we alle geluk van de wereld hebben gehad in de klim. Het asfalt was goed, het weer was overwegend droog en helder. Dat het ook anders had kunnen zijn blijkt een kilometer of tien verderop als we verrast worden door een ijzige regenbui. Het wordt zo koud en guur dat ik geen tijd meer heb om op de omgeving te letten.



We naderen de Mount Everest regio. Onze paspoorten en *permits* worden gecontroleerd om toegang te krijgen. De Chinezen houden niet van onverwachte zaken en houden strak in de hand wie er dit gebied in komt. Wij gaan naar Rongbuk, de uitvalsbasis voor een wandeling naar het basiskamp van de Mount Everest. Ook hier hebben we veel geluk. Het is helder als

we naar het basiskamp toelopen, waardoor we een onvergetelijk uitzicht op de Chomolunga, zoals de Everest hier heet, krijgen. Kleurrijke gebedsvlaggen omlijsten het uitzichtpunt. Voor onze ogen ligt de hoogste berg ter wereld te pronken tegen een ongekend helblauwe lucht. De hele dag door blijft de Everest in ons blikveld, zelfs het raam van onze kamer in het guesthouse kijkt uit op de berg.

Het guesthouse hier is, net als alle andere die we onderweg tegenkwamen, erg eenvoudig. Het heeft een restaurant met een eetzaal waar we een prima warme maaltijd kunnen krijgen, soep, rijst of noodles met wat – in jakboter - gebakken groente, eieren of aardappelen. Veel variatie in groente is er op deze hoogte niet, we eten meestal kool of wortel. Soms wordt er jakthee bij geschonken, vaak cola. Het restaurant wordt verwarmd met kachels waarin gedroogde jakpoep wordt opgestookt. Een douche is er niet, wel water. We kunnen onszelf wassen met behulp van een teiltje koud water. Aan de ene kant vinden we het prettig om in dergelijke guesthouses te slapen. We zien wat van het dorpsleven en we steunen de bevolking een beetje met onze uitgaven. Als we met tenten en koks zouden kamperen was dat waarschijnlijk minder het geval. Maar aan de andere kant maakt het ons extra kwetsbaar. Hygiëne is ver te zoeken, dat geldt voor de slaapvertrekken, de keukens en de wc's.

In Rongbuk is het 's nachts koud. Ik stop de kieren van de ramen dicht met de dikke Tibetaanse dekens die er liggen en kruip met thermo-ondergoed aan in mijn slaapzak. Slapen op 5000 meter hoogte blijkt niet voor mij weggelegd. Ik doezel af en toe een beetje weg, terwijl ik mijn gehoest probeer te onderdrukken om mijn kamergenoten niet wakker te maken. Zodra het licht wordt, trek ik de dekens van de ramen weg. Tot mijn verrassing zie ik de zon langzaam opkomen boven een mystiek stralende Chomolunga.





Sommige verrassingen zijn minder plezierig. Zo horen we dat ons Chinese agentschap heeft besloten dat we niet over een bepaalde pas mogen fietsen. Aan de weg wordt onderhoud gepleegd en de volgauto kan er niet door, die moet een andere route nemen en ver omrijden. De groep stemt er tandenknarsend mee in dat wij als fietsers deze route dan ook niet kunnen nemen, een dag zonder volgauto is kennelijk geen optie. Een andere onaangename verrassing is dat we niet kunnen fietsen over de weg die bekend staat als de langste afdaling ter wereld. Die afdaling wordt ons door de neus geboord, niet alleen door de Chinezen, maar ook door de groep en uiteindelijk ook door mezelf. De afdaling tussen Nyalam en Zhangmu, naar de Nepalese grens, is niet alleen de langste maar ook een van de meest spectaculaire afdalingen ter wereld. Je daalt van ruim 4000 meter hoogte tot onder de 2000 meter, terwijl een ongekennde variëteit aan landschappen aan je voorbij trekt. Eerst bereikt ons het nieuws dat de weg is ingestort door overstromingen en aardverschuivingen, en dat reparatie mogelijk een week zal gaan duren. Dat betekent dat we niet naar Nepal kunnen, maar terug naar Lhasa moeten. Daarna komt er beter nieuws, namelijk dat de weg toch, zij het beperkt, berijdbaar is. Door de vele reparatiewerkzaamheden wordt gemotoriseerd verkeer echter alleen toegestaan tussen acht en elf uur 's avonds. Ik ga er dan nog van uit dat we overdag dat traject kunnen fietsen en dat de volgauto 's avonds zal gaan rijden, maar de groep beslist anders. Sommigen lijken zelfs blij dat dit ongetwijfeld lastige stuk uit het programma geschrapt wordt. Ik ben teleurgesteld en sikkeneurig omdat dit betekent dat we de afdaling in de auto zullen maken, in het donker en dus alles zullen missen behalve het stuiteren over een onverharde weg vol kuilen en gaten. Mijn humeur wordt er niet beter op als ik uitgerekend op deze dag ziek word en – samen met een paar lotgenoten - lijdzaam moet wachten tot het avond wordt om vervolgens met de nodige



moeite de avondetappe per auto, uit te zitten.

Hobbelend staar ik uit het autoraam in het niets, terwijl we de pieken van de Himalaya langzaam achter ons laten en Tibet verlaten. Zuchtend besluit ik me over te geven aan de situatie en me te richten op de dag van morgen, op Nepal. Daar wachten me ongetwijfeld talloze kleurrijke verrassingen.

Fietsen door Tibet.

Tibet en Nepal: fietsen van Lhasa naar Kathmandu, over de Friendship highway. 2007.