

## Wat eraan vooraf ging

Zolang ik me kan herinneren, loopt er bij ons thuis een grens door de woonkamer. De grens tussen Nederland en België. Niet dat hij heel streng bewaakt werd; mijn broertje en ik konden ons altijd door de hele kamer begeven. Alleen op smokkelwaar werd zwaar gecontroleerd. Ons speelgoed was in Nederland gekocht en moest dus in ‘Nederland’ blijven. België was de zithoek en bleef op deze manier gevrijwaard van de bende die we elke avond weer van Nederland hadden weten te maken. En zo kwam het dat ik al vroeg in mijn leven geconfronteerd werd met het feit dat er meerdere landen in de wereld bestaan. Landen waar allemaal andere regels gelden.

Zodra we konden lopen en zindelijk waren, namen onze ouders ons mee naar het echte België. En naarmate we ouder werden, gingen we ook verder weg. Elk jaar zochten we een ander land uit om onze tweeënhalve week vakantie te vieren. Zo werd Europa langzaam voor ons ontgonnen. En tijdens één van die vakanties ben ik gaan dromen over een wereldreis. Het zou toch geweldig zijn om niet na die tweeënhalve week terug te moeten keren, maar dan verder te kunnen trekken naar een volgend land en daarna naar het daaraan grenzende land en zo verder en verder.

Toen ik oud genoeg was om zelf op vakantie te gaan, ontdekte ik al snel dat een fietsvakantie mijn ultieme manier van reizen is. Het is actief en tegelijkertijd kan je uren achtereen in gedachten verzonken zijn. Het gaat traag, maar vlot genoeg om de saaie stukken van de wereld snel achter je te kunnen laten. En ik vind het heerlijk dat mijn fiets mijn bagage draagt en ik mijn tassen dus niet op mijn eigen rug hoeft te binden. Maar misschien wel de belangrijkste reden: met de fiets kom je op plekken die nog niet zijn platgelopen door collega-reizigers. Je ervaart het authentieke land en niet alleen de hotspots die al lang zijn aangepast aan de behoeftes en maatstaven van de westerse toerist.



▲ De verlaten kustweg langs de Zwarte Zee die we gedurende twee weken volgen.

▼ Die avond kamperen we wild in een verlaten baai. Dolfijnen komen ons vergezellen op het moment dat ik 'een douche' wil nemen.



# Net als in de film

*(Kirgizië)*

We zitten inmiddels in Osh, net over de grens in Kirgizië. Mensen kunnen weer zelf bepalen in welk merk auto ze rijden en zijn niet, zoals in Oezbekistan, beperkt tot de aanschaf van een Lada, Daewoo of Chevrolet. En wij kunnen weer zelf beslissen waar we willen slapen, een duur hotel, de goot of er ergens tussenin. En dat voelt goed.

Een paar kilo zwaarder bepakt dan normaal vertrekken we al vroeg uit Osh, de tweede stad van Kirgizië. De enige grensovergang tussen Kirgizië en China die voor ons open is, ligt op zo'n drie kilometer boven zeeniveau en vandaag gaan we een begin maken met de klim daarnaartoe. Het is circa 250 kilometer tot de grens en vervolgens nog eens diezelfde afstand tot de eerste stad in China, Kashgar. Daartussen is het vooral het domein van de bergen, tot zeventuizenders aan toe. Afgelopen dagen hebben we daarom extra water en voedsel ingeslagen om over de drie passen van respectievelijk 2.408, 3.615 en 3.450 meter, die ons scheiden van de bewoonde wereld in China, te geraken.

We zijn Osh nog niet uit of we fietsen al in het filmdecor dat Kirgizië heet. De hemel is weer strakblauw gekleurd, maar na drie maanden hetzelfde weer, weten wij inmiddels niet beter meer. Via een breed dal met aan beide zijden met gras begroeide heuvels, fietsen we de besneeuwde bergen tegemoet. De weg is perfect geasfalteerd. Door de brede rivierbedding die aan onze linkerhand ligt, stroomt nauwelijks water. De oevers vertellen ons dat dit in het voorjaar wel anders moet zijn. Een tweehonderd meter brede waterstroom die in bedwang gehouden wordt door enorme betonnen strekdammen aan onze zijde, de weggant. Aan de overkant is enige erosie blijkbaar minder problematisch en daar zien we dan ook steile oevers die waarschijnlijk jaarlijks een stukje richting de heuvel opschuiven.

Tegenliggers bestaan vandaag vooral uit mannen te paard die hele kuddes vee, voornamelijk schapen en koeien, over de weg naar lager gelegen oorden brengen. Het geeft aan dat het koud begint te worden

in de bergen. Voorlopig wijst onze thermometer op de hoogte waar we nu zitten, zo'n 1.600 meter, nog een kleine 30 graden aan. Toch worden we door verschillende mensen gewaarschuwd dat het in Sari-Tash, het hoogste dorp van onze tocht, vriest. We gaan het beleven; nog twee dagen en we zitten er. Vandaag staat ons in ieder geval 70 kilometer lang vals plat tot enkele procenten klimmen te wachten dat ons over de eerste pas op 2.408 meter moet brengen. Helaas verliezen we daarna in een steile afdaling weer ruim 800 hoogtemeters. Het blijft pijn doen, zeker als je constant in je remmen moet knijpen. De energie die we er de hele dag ingestopt hebben, gaat in nog geen twintig minuten teniet aan wrijvingswarmte van de remblokjes.

Het filmdecor wordt vervolmaakt door ezels op de weg, wilde paarden die lopen te grazen en yurts, die tegen de bergwand geplakt lijken. Dit is Kirgizië, zoals we Kirgizië uit de films kennen. We zijn blij dat we er nog een beetje van meekrijgen. Onderweg hebben we namelijk veel mensen ontmoet die laaiend enthousiast waren over dit land. Wij zouden er ook graag langer doorheen willen fietsen, maar de beperking in grensovergangen zorgt ervoor dat we maar een heel klein deel te zien krijgen.

Af en toe komt een enorme Chinese vrachtwagen ons achterop. Zij geven me vertrouwen voor het verdere traject. Als dergelijke mastodonten deze route naar de grens aankunnen, moeten wij dat zeker kunnen. Het feit dat zij hier rijden, wil zeggen dat de stijgingspercentages geen absurde vormen aan gaan nemen en het wegdek redelijk te doen zal zijn. We voelen ons met hen verwant. Zij moeten dezelfde hindernissen overwinnen, hebben, zeker bergop, veelal dezelfde snelheid als wij en zijn net als wij soms even oververhit. En als het bij ons echt niet meer lukt, kunnen we altijd nog onze duim naar hen opsteken. Het zijn als het ware onze grote broers.

Dachten we dat we al verwend waren door het landschap op lagere hoogte, pas boven op de tweede pas laat Kirgizië zijn ware schoonheid zien. Voor ons ligt een breed, grijsgroen dal waar grassen en kruiden groeien met daarachter een majestueuze bergketen met witbesneeuwde bergtoppen. Wij staan op ruim 3.000 meter hoogte, maar deze jongens gaan nog wel een paar kilometer door. We zeggen geen woord meer en fietsen geen meter meer. We kijken alleen maar, niet in staat

om nog iets anders te doen. Hier hebben we maanden naartoe geleefd en eindelijk is het zover. Ik krijg een brok in mijn keel. Als ik naar Kathleen kijk, staan de tranen van ontroering en geluk in haar ogen. Dit is zo onbeschrijflijk mooi!

In Sari-Tash dat vooraan in het dal ligt, nemen we een hotel van de categorie 'geen ster'. Een houten plank doet dienst als bed, de wc is een gat in de grond en een kraan met stromend water is er in het hele dorp niet te vinden, laat staan een douche in ons hotel. Maar het uitzicht. Dat vergoedt echt alles!

De volgende ochtend fietsen we via het dal naar de Chinese grens. De hele dag worden we aan onze rechterhand begeleid door die machtige, witte reuzen. Voor het eerst deze reis vind ik de stevige tegenwind die we hebben niet erg; des te langer kunnen we hiervan genieten. Hetzelfde geldt voor de pas naar 3.615 m. Op deze hoogte gaan we, vanwege het gebrek aan zuurstof, nog langzamer omhoog dan gebruikelijk. We worden duizelig en krijgen lichte hoofdpijn; de eerste tekenen van hoogteziekte. Maar dat uitzicht. Dat vergoedt echt alles!

Onderweg is het uitgestorven. Een enkele vrachtwagen, maar verder lijken wij alleen. In de verte zien we kuddes vee, af en toe begeleid door één of enkele mannen te paard. Als we halverwege de dag rust nemen en onze picknick opeten, staan er plotseling twee van dergelijke mannen naast ons. Een brede glimlach, uitgestoken handen die voelen als schuurpapier en gezichten die verraden dat ze het hele jaar buiten leven. Met gebaren maken we duidelijk waar we vandaan komen en waar we naartoe gaan. We geven hen een kaartje waar wij beiden opstaan met onze fietsen. We hebben er tweehonderd voor ons vertrek gemaakt om mensen die ons helpen, te kunnen bedanken. Het is maar een klein gebaar, maar ze werken beter dan we hadden durven dromen. Ook deze mannen zijn er zichtbaar blij mee. Als bedankje worden we uitgenodigd om op hun paard plaats te nemen. Hoewel ik niet zoveel heb met paarden, voelt het in dit uitgestrekte landschap met die geweldige bergen om ons heen, ontzettend goed. Dit landschap is gewoon gemaakt om paard te rijden.

Kirgizië, we zijn er maar een kleine week, maar hier wil ik terugkomen. Het is er zelfs mooier dan in de film!



# Onze ontgroening

*(China)*

Hebben we het eerste halve jaar vooral mogen genieten van ons wereldfietsersbestaan, de eerste dagen van de tweede helft moeten we vooral bewijzen dat we de titel ‘wereldfietser’ waard zijn.

## Dag 1: Zwart voor de ogen

We zijn inmiddels een aantal dagen geleden uit Chengdu vertrokken en precies halverwege ons fietsjaar verlaten we de laagvlakte waarin Chengdu gelegen is. Onze China-kaart is verre van gedetailleerd met zijn schaal van 1:2.700.000, maar er ligt vandaag maar één hoogtelijn tussen waar we zijn en waar we naartoe moeten en met een dagafstand van zo’n zeventig kilometer kan het dus niet een heel lastige tocht worden.

Het eerste deel van de dag verloopt soepeltjes. Het is mooi weer, een graad of 18 en het gatenasfalt dat licht stijgt, is goed befietsbaar. Tegen de middag draait de weg wat serieuzer omhoog en dat blijkt destijds een reden geweest te zijn voor de asfalteermachine om om te keren. Het wordt een onverharde weg die uit zand en keien bestaat. In het begin kunnen we nog wel om deze extra hindernis lachen en sturen we behendig om de grootste keien heen, maar na verloop van tijd houdt ons fluiten toch op. We beginnen onze armen te voelen die stevig aan de slag moeten om ons vaak wegglippende voorwiel weer in de gewenste lijn te brengen. De steilte van de weg varieert sterk. Toch fietsen we vooral in onze lichtste versnelling. Vaak omdat we geen andere keus hebben en als het iets minder steil is, houden we hem in zijn één om op adem te kunnen komen. Gelukkig is er vrijwel geen verkeer, waardoor we de hele breedte van de weg, of eigenlijk is ‘pad’ een betere benaming, kunnen gebruiken.

Uren achtereen blijft het pad omhoog kronkelen. We zeggen allebei

*‘Ga maar achter het stuur zitten. Je handen zet je op tien voor twee op het stuur. Inderdaad, zo ja. Nu ga je met je linkerhand naar de toeter en je houdt je hand er twee centimeter vandaan. Oké, dit is de basishouding. De stelregel is: maximaal twintig seconden stilte tussen iedere keer dat je toetert, maar zelf vind ik dat te lang. Ik hanteer vijftien seconden en weet dat de examinatoren dat waarderen. In ieder geval nooit meer dan twintig seconden! Ja, ga nu maar rijden. Oh ja, nog één regel: Als auto heb je voorrang of neem je voorrang; het zijn twee verschillende situaties, maar de uitwerking is dezelfde, dus dat is makkelijk. Oké, ja, rij maar...*

*Zie je daar in de verte dat stipje? Dat is een fietser, dus begin nu alvast maar met toeteren; daar kan je niet vroeg genoeg mee beginnen. Goed zo! Waarom stop je nu voor een zebrapad? Op je examen betekent dat op zeker een ingreep en ben je onherroepelijk gezakt! Bij zebrapaden mogen mensen niet de indruk krijgen dat je rekening met ze houdt, dus het beste is om nog wat extra gas te geven als je er één nadert.*

*Je hebt nu al tweeëntwintig seconden niet getoeterd, besef je dat? En ga hier maar even op de fietsstrook staan; ik moet snel een boodschap doen. Nee, het is geen probleem dat je daarmee de hele strook blokkeert. Ze wachten maar tot wij weer weg zijn. Zelf hanteer ik een half uur. Als ik langer weg denk te zijn, parkeer ik hem schuin op het trottoir, maar denk ik eerder terug te zijn, dan is het geen probleem om het fietspad te blokkeren.*

*Hé, wat een leuke ringtoon heb je! Ik zou hem maar snel opnemen, wellicht is het je beste vriendin! Als je het spannend vindt om tegelijkertijd te bellen en te rijden, kan je nu ook bovenop je rem gaan staan hoor. Dan kan je gewoon snel opnemen, misschien is het je vriendje wel! Heb je trouwens een vriendje? En dan blijf je gewoon hier midden op de rotonde staan tot je uitgebeld bent. Ga vooral niet op zoek naar een parkeerplaats waar je het andere verkeer niet hindert. Dat verwacht niemand van je; daar komen alleen maar ongelukken van!*

*En waarom stop je nu voor het rode stoplicht? Je weet dat rechtsaf slaan altijd mag als het rood is en de overige stoplichten gelden alleen als er andere auto's zijn en ik zie hier alleen maar fietsers en voetgangers, dus kan jij gewoon doorrijden. En dan gaat de regel op “je hebt geen voorrang, maar je neemt voorrang”. Gewoon goed toeteren, doorrijden en vooral elk oogcontact vermijden. Gewoon door ze heen kijken.*



## Sailing home

*(Op zee)*

Bijna een jaar en ruim 14.500 kilometer lang hebben we geen problemen gehad, maar de laatste kilometer wordt ineens spannend. We moeten met onze fietsen en bagage bij 'ons schip' zien te komen, maar het havengebied is verboden voor fietsen. We nemen contact op met de persoon van de rederij die verantwoordelijk is voor 'Singapore' en dan pas blijkt hoe verboden hij ze acht. Zelfs meenemen in een taxibusje is volgens hem geen optie. Eén ding hebben we inmiddels wel geleerd in Singapore. Als hier iets niet mag, dan mag het ook echt niet en zal niemand het doen. Dus als 'onze man' ergens vernomen heeft dat er geen fietsen in de haven mogen komen, dan geldt dat ook voor fietsen in taxibusjes en hij ziet het duidelijk niet als zijn taak om probleem eigenaar te worden. En dus vraagt hij ons hoe wij het probleem op gaan lossen.

Met Kathleen oefen ik een slecht-nieuwsgesprek alvorens hem te bellen. Wij hebben duidelijk aangegeven dat we op de fiets zijn en dat deze mee moeten op de boot. Er is ons nooit verteld dat dat niet zou kunnen. Sterker, we hebben extra moeten betalen voor de fietsen. De boot vertrekt morgen en na drie dagen over en weer mailen met de betreffende man over dit probleem, is onze redelijkheid vrijwel tot het nulpunt gedaald. Dit keer vraag ik dus niet meer wat de mogelijkheden zijn, maar eis ik voor twee uur vanmiddag een oplossing van zijn kant met als vervolgstap dat ik het hoofdkantoor in Frankrijk bel om melding te maken van zijn incapabele houding en ongeschiktheid voor deze baan. En je baan verliezen in Singapore betekent dat je twee weken later het land moet verlaten. Blijkbaar is mijn boodschap hetgeen wat hij nodig heeft, want drie uur later belt hij op dat er morgen een taxibusje voor komt rijden waar zowel onze fietsen, onze bagage als wijzelf inpassen.

En zo worden we op vrijdagavond om acht uur opgepikt door een taxibusje om een klein uur later voor 'ons schip', de CMA-CGM Callisto te staan. De taxichauffeur doet nog even moeilijk door te zeggen dat er



## Bijlage 3: Logboek

| Dag | Datum     | Van                | Naar              | Km     | Slaapplek    |
|-----|-----------|--------------------|-------------------|--------|--------------|
| Vr  | 12-4-2013 | Rotterdam          | Rucphen           | 75,05  | Trekkershut  |
| Za  | 13-4-2013 | Rucphen (NL)       | Wilrijk (B)       | 60,45  | Bij Kathleen |
| Zo  | 14-4-2013 | Wilrijk            | Beringen          | 80,34  | Bij vrienden |
| Ma  | 15-4-2013 | Beringen (B)       | Bemelen (NL)      | 77,83  | Camping      |
| Di  | 16-4-2013 | Bemelen (NL)       | Roetgen (D)       | 70,05  | Camping      |
| Wo  | 17-4-2013 | Roetgen            | Bad Munstereifel  | 66,64  | Jeugdherberg |
| Do  | 18-4-2013 | Bad Munstereifel   | Rheineck          | 62,85  | Camping      |
| Vr  | 19-4-2013 | Rheineck           | Oberwesel         | 82,00  | Camping      |
| Za  | 20-4-2013 | Oberwesel          | Mainz             | 67,28  | Camping      |
| Zo  | 21-4-2013 | Mainz              | Offenbach am Main | 58,44  | Camping      |
| Ma  | 22-4-2013 | Offenbach am Main  | Wörth an Main     | 72,85  | Camping      |
| Di  | 23-4-2013 | Wörth am Main      | Bad Mergentheim   | 81,73  | Camping      |
| Wo  | 24-4-2013 | Bad Mergentheim    | Detwang           | 52,69  | Camping      |
| Do  | 25-4-2013 | Detwang            | Langau            | 78,23  | Camping      |
| Vr  | 26-4-2013 | Langau             | Beilngries        | 72,74  | Camping      |
| Za  | 27-4-2013 | Beilngries         | Regensburg        | 86,32  | Camping      |
| Zo  | 28-4-2013 |                    |                   |        | Camping      |
| Ma  | 29-4-2013 | Regensburg         | Nesbach           | 115,04 | Camping      |
| Di  | 30-4-2013 | Nesbach (D)        | Innzell (A)       | 84,49  | Camping      |
| Wo  | 1-5-2013  | Innzell            | Mauthausen        | 83,41  | Bij vrienden |
| Do  | 2-5-2013  | Mauthausen         | Melk              | 85,38  | Camping      |
| Vr  | 3-5-2013  | Melk               | Klosterneuberg    | 108,17 | Camping      |
| Za  | 4-5-2013  |                    |                   |        | Camping      |
| Zo  | 5-5-2013  |                    |                   |        | Camping      |
| Ma  | 6-5-2013  | Klosterneuberg (A) | Bratislava (SK)   | 100,77 | Camping      |
| Di  | 7-5-2013  | Bratislava (SK)    | Lipót (H)         | 67,82  | Camping      |
| Wo  | 8-5-2013  | Lipót              | Pannonhalma       | 52,60  | Camping      |
| Do  | 9-5-2013  | Pannonhalma        | Várpolata         | 95,01  | Hotel        |
| Vr  | 10-5-2013 | Várpolata          | Vajta             | 81,18  | Wildkamperen |
| Za  | 11-5-2013 | Vajta              | Dunaszekoső       | 84,66  | Camping      |
| Zo  | 12-5-2013 | Dunaszekoső (H)    | Sombor (SRB)      | 78,66  | Hotel        |
| Ma  | 13-5-2013 | Sombor             | Novi Sad          | 103,25 | Warmshowers  |