

Jeepable only

India | Anno 1995

Vrijdag 21 juli | Manali..... 2

Zaterdag 22 juli | Manali – Kaza 5



Vrijdag 21 juli | Manali

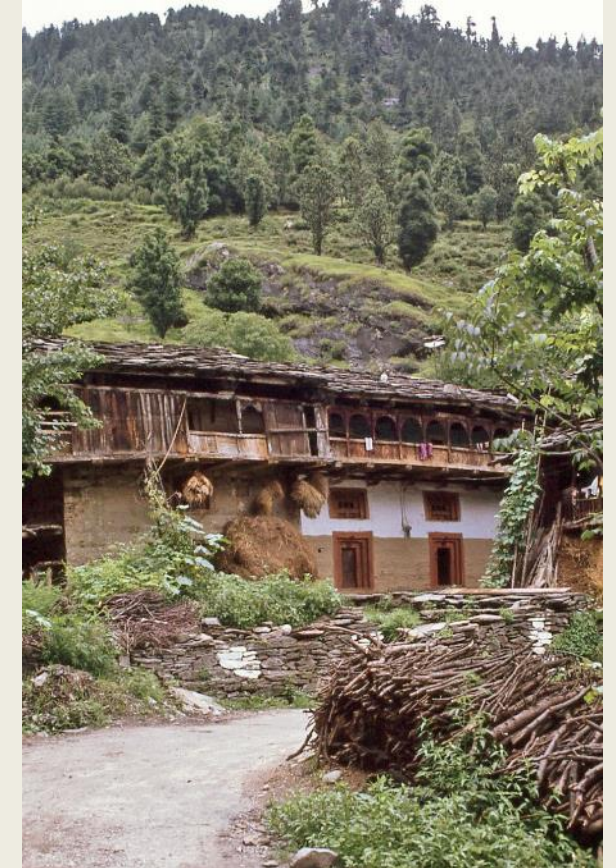
Oud-Manali doet zijn naam alle eer aan, zo blijkt. De huizen getuigen er van een rurale eenvoud die we met een verleden meenden te moeten associëren. Ooit moeten het imposante gebouwen geweest zijn, deze typische boerderijen die deels in steen, deels in hout opgetrokken zijn. Wasgoed hangt op de overstekende houten balkons te drogen, hooibalen zijn naast de voordeur opgestapeld, hoevedieren doen hun gevoeg op het



erf, mens en dier delen dezelfde leefomgeving.

Onze aanwezigheid wordt steevast met een vriendelijke lach begroet

Onvermijdelijk dringt zich de vraag op waar de charme van het pittoreske eindigt en het schrijnende van armoede en ellende begint. Al zal je dat aan deze mensen niet merken. Onze aanwezigheid wordt steevast met een vriendelijke lach begroet. Kinderen observeren



ons met een gezonde mix van schroom en nieuwsgierigheid.

De pagode-achtige toren van de [Manutempel](#) konden we eerder al van ver waarnemen. Oud-Manali ligt immers op een helling boven het moderne stadsdeel. Van Manusmriti, de man waaraan deze tempel gewijd is, hadden we nog nooit gehoord. Dat pleit niet voor ons, want het is de man die in zijn eentje de



mensheid voor uitsterven behoed heeft. De legende wil immers dat Manali de plek is waar deze Manu zijn ark verliet om de mensheid een nieuwe start te geven nadat een grote zondvloed al het leven op aarde verwoest had. Ach, waar hebben we dat nog gehoord.

Minder opvallend is de tempel van Hidimba Devi, verscholen in een woud van cederbomen. Zelfs met zijn vier verdiepingen reikt hij niet eens tot aan de kruin van die reuzen. Toch is de tempel razend populair. Van heinde en verre dagen ze op, de



pelgrims die Hidimba Devi willen vereren. Die zou gemediteerd hebben op de rotsen waarrond de tempel gebouwd is. Haar goddelijke status ontleent ze aan het feit dat ze kortstondig met een van de vijf Pandava-broers getrouwd was, de *good guys* in het beroemde Mahabharata-epos. Net lang genoeg om hem een zoon te baren.

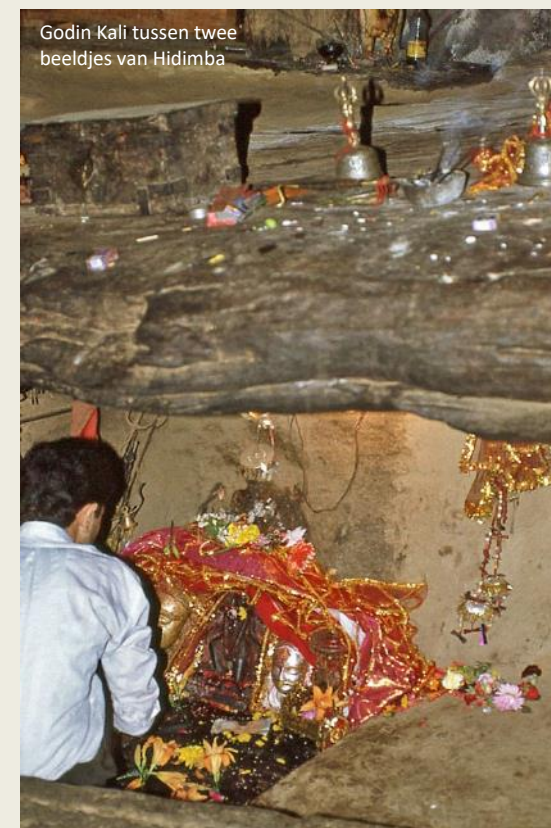
Goden en tempeldansers, dieren en planten zijn er levensecht voorgesteld



Bij aankomst luidt elke pelgrim even de bel om Kali's aandacht te trekken



Godin Kali tussen twee beeldjes van Hidimba



Houten tempel van Hidimba Devi

Binnen treffen we drie kleine beeldjes aan, de godin Kali aan weerszijden geflankeerd door een koperen beeltenis van Hidimba. Naar hindoenormen is dit een piepjong heiligdom. Pas in 1553 werd het door een plaatselijke maharadja gebouwd. Maar het bijzondere eraan is dat de tempel, op het fundament na, volledig in hout opgetrokken is. En dat in een land dat al meer dan vijftienhonderd jaar stenen tempels bouwt. Het verbluffende houtsnijwerk heeft de tand des tijds met verve doorstaan. Goden en tempeldansers, dieren en planten zijn er levensrecht voorgesteld. Levensrecht zijn ook de complete schedels van geiten, buffels en antilopen. Zij herinneren ons aan de dierenoffers die hier gebracht werden.

De shangli rond hun hals, de oorkingen in de vorm van een ficusblad, de chiri tikka op hun voorhoofd, de kullusjaal over hun schouders

Buiten staan vrouwen allerlei spulletjes te verkopen. Zo gaat dat in pelgrimsoorden overal ter wereld. Een meevaller voor ons, want nu kunnen we in detail een van de typische klederdrachten van Himachal Pradesh bewonderen, de bergstaat waar we ons nu bevinden. Wat vooral opvalt, zijn de kleur-



Klederdracht in Himachal Pradesh



rijke stoffen en de vele fraaie metalen juwelen – de *shangli* die ze als een ketting rond de hals dragen, de oorkingen in de vorm van een ficusblad, de *chiri tikka* die van onder hun rode hoofddoek tevoorschijn komt en op hun huwelijkse staat wijst. En over hun schouders dragen ze natuurlijk een veelkleurige *kullusjaal* met geraffineerde geometrische patronen.

Een rustdag, zo kan je ons verblijf in Manali noemen. Vanochtend scheen de zon en dat is heel de dag zo gebleven. Hopelijk is dat ook morgen het geval. Want dan begint het serieuze werk.

[Top](#)



Zaterdag 22 juli | Manali – Kaza

Een merkwaardige kerel is het, onze kolonel Pardhan. Al was het maar omdat hij onder zijn onafscheidelijke hoed steevast een gebreide muts draagt, zo leerde ons de korte kennismaking gisteravond. Maar gaandeweg zullen we hem op handen dragen. Van onschatbare waarde is hij, met zijn vrachtwagentje waarin hij onze bagage, ons keukengereef en onze voorraden vervoert. Dag in dag uit zal hij met zijn team de kampplaatsen in orde brengen en ons in de meest uiteenlopende omstandigheden van voortreffelijk voedsel voorzien.

De laatste bomen verdwijnen uit ons gezichtsveld. Gaandeweg slokken de nevels ons op

Bij het ontwaken blijkt de kolonel al uren onderweg te zijn. In het holst van de nacht heeft hij Manali achter zich gelaten, kwestie van op alles voorbereid te zijn. Zelf zetten we er pas om half acht met ons colonnetje van vijf jeeps de beuk in. [Leh](#), de hoofdstad van Ladakh, is onze eindbestemming.

Maar onderweg zullen we ons nog een extraatje veroorloven. Een retourtje naar de [Spitivallei](#), daar hebben we onze zinnen



op gezet. Pas twee jaar geleden werd die enigmatische vallei voor buitenlanders opengesteld. Wat de vallei zo bijzonder maakt, is de aanwezigheid van een van de oudste boeddhistische kloosters ter wereld, het klooster van [Tabo](#). Dat zal onze eerste authentieke kennismaking met het Tibetaanse boeddhisme worden. Niet voor niets betekent Spiti “het land in het midden” – het land tussen het hindoeïstische India en het boeddhistische Tibet dus.





Het regent lichtjes. Voorlopig deert ons dat niet, op de asfaltweg gaat het ons voor de wind. Een tiental kilometer ten noorden van Manali komt er een einde aan de vallei van de Beas en dus ook aan de bewoonde wereld. Onze eerste beklimming zit er aan te komen. Vrijwel alle bergpassen zijn open voor het verkeer, zo lezen we op het gele bord met informatie over de toestand van de weg.

Al mag je dat niet te breed interpreteren. *Jeepable only*, voegt datzelfde bord er volledigheidshalve aan toe. Jeeps en trucks zijn



dus oké, maar met pakweg een Toyota Corolla begin je er beter niet aan. Want wat iedereen gemakshalve de Leh-Manali Highway noemt, is een hallucinant traject van bijna vijfhonderd kilometer, soms verhard, soms ook niet, over een vijftal bergpassen van vier- tot vijfduizend meter hoog. Nevels belemmeren soms het zicht. Grondverschuivingen, modderstromen en wegverzakkingen zijn er schering en inslag. Steeds opnieuw zijn er woeste bergrivieren die van de weg een spekglatte steenpiste maken. Om nog maar te zwijgen van de bloedstollende afgronden zonder vangrails en de hoogteziekte die je

hier gauw parten kan spelen. Het tweedaagse ommetje langs de Spitivallei niet meegerekend, zal deze *highway* drie dagen lang onze biotoop zijn.

Het is de BRO, de Border Roads Organisation, een tak van het Indiase leger, die deze wegen aanlegt en onderhoudt. Het strategisch belang ervan kan immers moeilijk overschat worden. De Leh-Manali Highway leidt recht naar het grensgebied tussen India en China. En daar rommelt het weleens, want hoe de grens tussen beide landen precies loopt, daarover verschillen ze grondig van mening. In geval van heibel wil India snel troepen ter

plaatse hebben, dat spreekt voor zich. Naar verluidt zou de weg zelfs de zwaarste legervoertuigen aankunnen.

Dat we ons 3 320 m boven de zeespiegel bevinden, pakt ons al een beetje op onze adem

Ondertussen hebben onze jeeps de beklimming van de Rohtang La aangevat, onze eerste bergpas. Met zijn vierduizend meter is dit het klein duimpje van wat ons te wachten staat. Toch is hij nog maar een drietal weken



geleden, op 29 juni, voor het verkeer opgesteld.

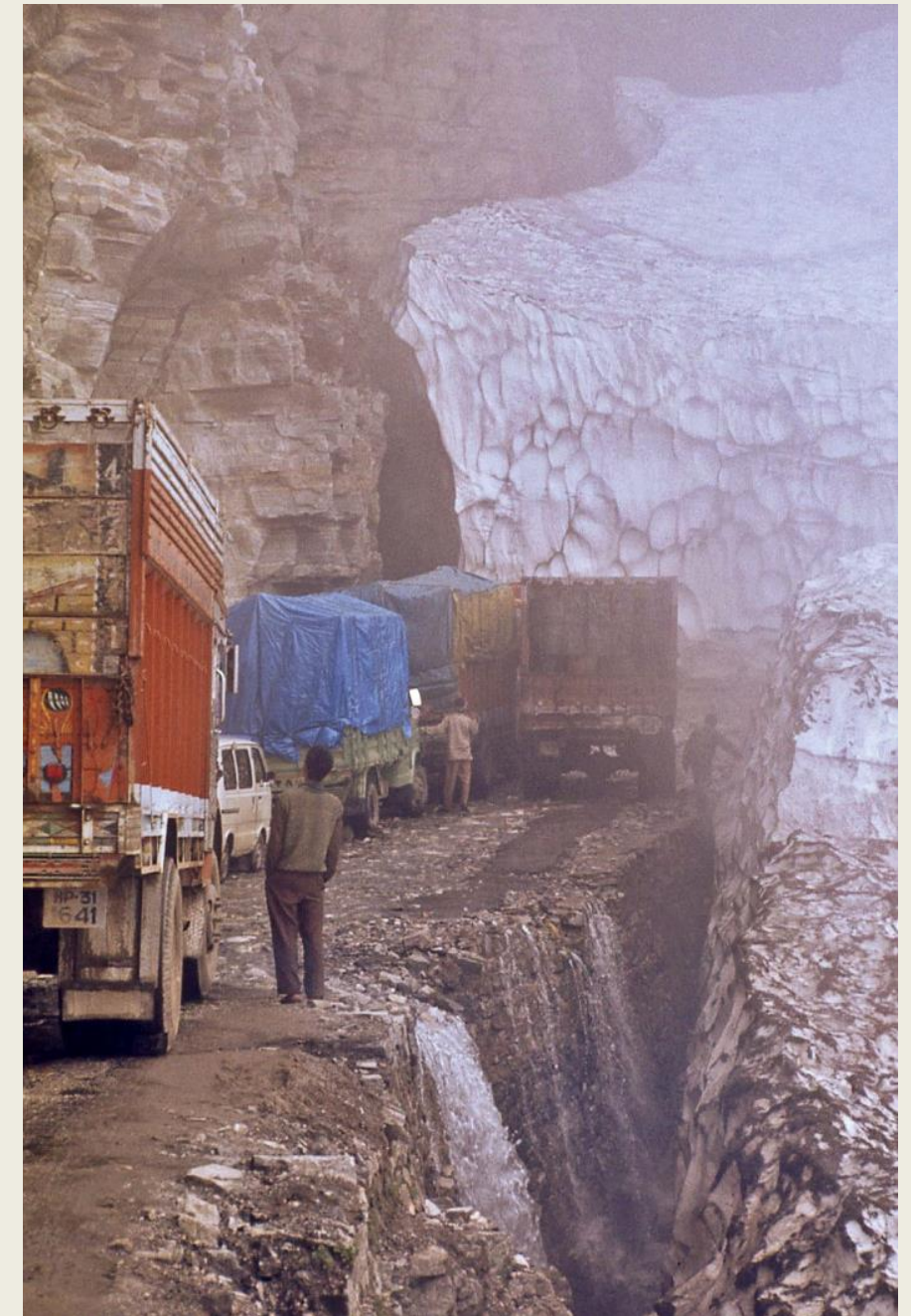
Via een reeks haarspeldbochten gaat het steil omhoog tegen de Pir Panjal, een van de bergketens van de Kleine Himalaya. Toeterend zetten onze chauffeurs er de vaart in, spelenderwijs laten ze trucks en bussen achter zich. De laatste bomen verdwijnen uit ons gezichtsveld. Gaandeweg slokken de nevels ons op.

Dan krijgt plots de zon weer vrij spel. In een haarspeldbocht duikt **Marhi** op, een smoezelige verzameling *dhaba's*. Bonte plastic stoeltjes en tafeltjes wachten er onder de blauwe hemel op hongerige gasten. Voor vrachtwagenchauffeurs zijn dergelijke wegrestaurantjes de aangewezen plek om de inwendige mens te versterken.

*De situatie lijkt uitzichtloos,
maar dat woord kennen ze
niet, deze truckers*

Het is vrij druk, iedereen lijkt hier even halt te houden. Ook wij verpozen er even. De zon brandt genadeloos op onze huid. Dat we ons 3 320 m boven de zeespiegel bevinden, pakt ons al een beetje op onze adem. Een vrouw probeert laarzen aan de man te brengen. Een handvol kraaien en de obligate heilige koe trekken zich van al die drukte niets aan.

Nog zeventien kilometer klimmen, dan



zijn we boven. Het zit ons mee met het weer, opgetogen trekken we verder. Tot we plots op stilstaande trucks stoten. Ze lijkt wel eindeloos, de roerloze rij vrachtwagens die voor ons in de modder staat. Alles zit muurvast, er is geen doorkomen aan. Links rijst de berghelling steil omhoog, rechts dreigt een onpeilbare diepte. Zelfs de zon laat verstek gaan. Steeds opnieuw drijft de plagerige wind de nevels samen en jaagt ze dan weer uiteen. Wat er precies aan de hand is, valt voorlopig niet uit te klaren. Maar dat het ernstig is, daar twijfelen we geen seconde aan.

Te voet trekken we op verkenning uit. Ook dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Want in beide richtingen staan de trucks schouder aan schouder. Zelfs voor een voetganger is er soms bijna geen doorkomen aan. Tenzij je je aan de rand van de afgrond waagt.

Zowat een kilometer verder wordt duidelijk hoe de vork aan de steel zit. Bron van alle ellende is de smalle gletsjertong van [Rani Nallah](#) die in een haarspeldbocht de weg kruist. Heel de winter door maakt die sneeuwmassa elk verkeer onmogelijk. Maar ondertussen hebben de bulldozers van de BRO een strook van een meter of tien sneeuwvrij gemaakt.



Spekgladde keien in het smeltwater van de gletsjer

Dat zou het probleem oplossen, ware het niet dat van onder de metershoge gletsjerwand smeltend gletsjerwater als een brede

beek over de weg gutst. Dat maakt de keien spekglad.

Voor het dalend vrachtverkeer stelt dit geen probleem – zij kunnen zich voorzichtig laten afzakken. De stijgende trucks daarentegen hebben er de grootste moeite mee. Want op die spekgladde keien krijgen hun banden onvoldoende grip om de zwaarbeladen voertuigen naar boven te stuwten.

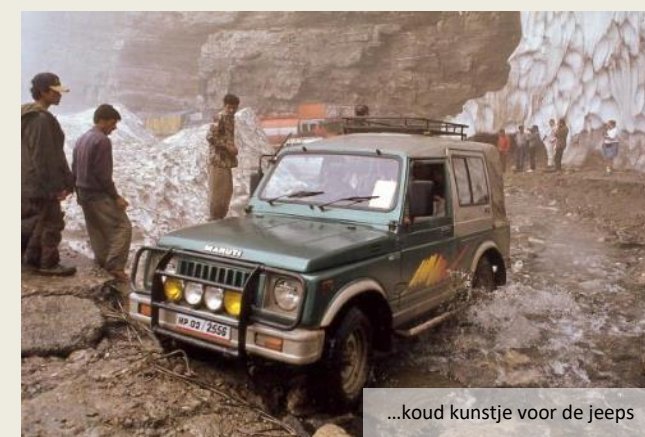
Uit de *buzz* van de chauffeurs begrijpt Anup dat de problemen al van gisteravond dateren. Sedertdien hebben zich aan weerszijden van Rani Nallah ellendige files van tientallen vrachtwagens opgebouwd.

Van onder de gletsjerwand gutst water over de weg. Dat maakt de keien spekglad

De situatie lijkt uitzichtloos, maar dat woord kennen ze niet, deze truckers. Wie deze route neemt, laat zich door zo'n akkefietje niet uit het lood slaan. Blijven proberen is voor de chauffeur in *pole-position* het devies. Aangemoedigd door het gejoel van zijn collega's drijft hij het toerental van zijn brullende motor tot het uiterste en stuurt zijn



Groot probleem voor de trucks...



...koud kunstje voor de jeeps

truck met volle vaart het water in, terwijl de uitlaat gitzwarte roetwolken over de witte sneeuwmuur uitbraakt. Wild heen en weer dansend zoekt de truck vergeefs houvast op de gladde keien. Maar de achterwielen hebben nog wat grip, zodat de voortrein als een steigerend paard de lucht in veert en vervolgens in een fontein van water terug op de keien stuitert. Machteloos glijdt de zware vrachtwagen weer naar zijn oorspronkelijke positie.

Voor onze relatief lichte jeeps zou het een koud kunstje zijn door deze beek te laveren, maar die zitten geblokkeerd in de staart van de file, een kilometer hiervandaan. Dat we het vrachtwagentje van de kolonel nergens bespeuren, lijkt voorlopig het enige lichtpuntje in deze episode, want dat betekent dat hij deze hindernis al achter zich heeft kunnen laten.

Dan beginnen Anup en onze chauffeurs op



als we het hoogste punt van de [Rohtang La](#) bereiken, 3 978 m boven de zeespiegel. De top zit helemaal in de mist, net zoals het [hindoetempeltje](#) dat de bron van de Beas markeert. Een eindeloos aantal haarspeldbochten voert ons nu pijlsnel naar beneden. Het contrast met daarstraks kan niet groter zijn. De magnifieke vallei van de Chandra baadt in een zee van licht, de zon brandt op onze huid, van regen of nevels is er geen spoor meer te



Zonnige Chandravalei

de truckers in te praten. Dat lukt wonderwel. Aan de rand van de afgrond zet zich nu een delicaat positiespel in gang. De ene truck rijdt wat vooruit, de andere een beetje achteruit, een derde gaat wat opzij, en zo wurmen onze jeeps zich moeizaam truck per truck naar voren. Twee uur vergt het hen om die duizend meter tot Rani Nallah af te leggen. Maar eenmaal daar aangekomen, flitsen ze door het ijskoude water en geven ze iedereen het nakijken.

De magnifieke vallei van de Chandra baadt in een zee van licht, de zon brandt op onze huid

Opgetogen zetten we onze weg verder. Twaalf uur is het



bekennen. Welkom in de re-genschaduw van de Kleine Himalaya.

Maar we lopen behoorlijk achter op het schema, dat valt niet te ontkennen. Het is al bijna één uur wanneer we de bodem van de vallei bereiken. Liefst vijf uur heeft de tocht over de Rohtang La ons gekost¹⁾.

Wat we nog voor de boeg hebben, lijkt op het eerste gezicht mee te vallen – amper 140 km. Maar de onverharde SH 30²⁾ die van hieruit naar de Spitivallei leidt, doet niet veel goeds vermoeden. En onderweg moeten we de Kunzum La over, meer dan vijfhonderd meter hoger dan de Rohtang La. Stel dat we vijftwintig kilometer per uur vorderen, dan arriveren we even voor zeven in Kaza, de belangrijkste nederzetting in de Spitivallei en onze stek voor de komende nachten.

We laten er geen gras over groeien. Gauw even picknicken op de oever van de Chandra en dan zijn we weer de hort op. Stroomopwaarts

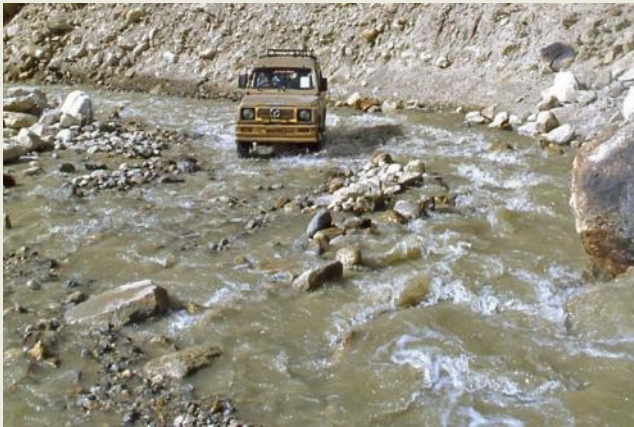


gaat het nu langs de wild kolkende gletsjerrivier oostwaarts. Als een fragiel lint slingert de weg zich over steile, naakte hellingen. Niets, maar dan ook letterlijk niets belet het gesteente langs die hellingen naar beneden te komen. En dat doet het dan ook geregeld, telkens het door regenval of een aardbeving daartoe aangespoord wordt.

Niets belet het gesteente langs de hellingen naar beneden te komen

Tallose bergriviertjes kletteren langs de hellingen naar beneden en kruisen de onverharde weg. Maar met deze *river crossings* hebben onze jeeps en hun ervaren chauffeurs niet de minste moeite. Taferelen zoals aan Rani Nallah hoeven we niet meer te duchten. Zorgeloos van het impressionante decor genieten kunnen we des te meer. De zon brandt genadeloos aan de blauwe lucht, er is geen levend wezen te bespeuren, zelfs geen bomen of struiken. Een maanlandschap lijkt het wel, deze vallei met haar kale, kleurloze hellingen. De



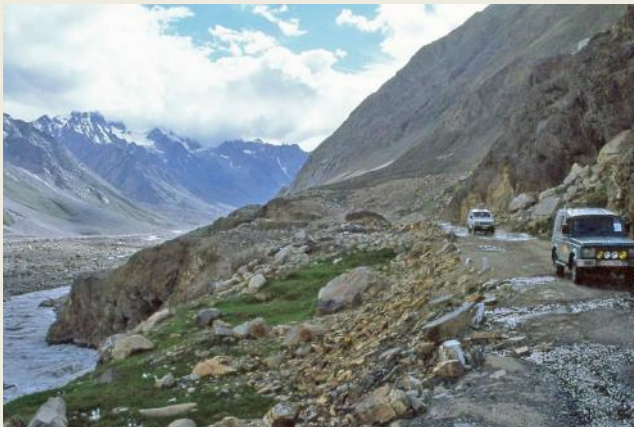


valleibodem ligt met rotsblokken bezaaid alsof enkele reuzen hier zo-even nog aan het knikkeren waren. Sommige hebben het formaat van een kleine vrachtwagen.



Naar de herkomst van die keien is het niet lang raden. Aan de overkant van de vallei wijst Anup de [Bara Shigri](#) aan, een van de grootste gletsjers van de omgeving, zo maar even 30 km lang. In 1836 reikte de gletsjertong zelfs tot op de bodem van de vallei en blokte zo de Chandra af. Achter het gletsjerfront bouwde zich al snel een enorme watermassa op die in de warmere zomermaanden plots vrij spel kreeg en een spoor van verwoesting door de vallei trok.

De valleibodem ligt met rotsblokken bezaaid alsof enkele reuzen hier zo-even nog aan het knikkeren waren



Maar tegenwoordig is het vergeefs zoeken naar die sneeuw-witte gletsjertong. Zoveel afval heeft zich op de ijsmassa verzameld onder de vorm van



rotsblokken en aarde dat de eigenlijke gletsjer van hieruit niet eens zichtbaar is.

Even later bereiken we [Batal](#), een plek waarvan je je afvraagt waarom ze überhaupt een naam gekregen heeft, ware het niet dat zich hier de afslag naar de Spitivallei bevindt. Dat betekent dat we de vallei van de Chandra achter ons laten en de beklimming van de Kunzum La aanvatten. Pas op 3 juli is dit traject voor het verkeer opengesteld.

Kwart voor zes is het wanneer we de top van de [Kunzum La](#) bereiken, 4 550 m boven de zeespiegel. Dat ging veel vlotter dan verwacht. We kijken uit over een zacht golvend zadel, waar groen gras zich tot onze verbazing koppig weet te handhaven en waar edelweiss welig tiert.

Zeven tot acht maanden per jaar leven deze valleien in een volledig isolement en zelfs 's zomers zijn ze nog steeds moeilijk

bereikbaar. Dat zeden en gewoonten er zich in de loop der eeuwen onafhankelijk van elkaar ontwikkeld hebben, ligt voor de hand. Wat dat voor de Spitivallei betekent, wordt op deze winderige bergpas meteen duidelijk. Het Tibetaanse boeddhisme zet er de toon. Daar laten enkele witte stoepa's met kleurrijke gebedswimpels geen twijfel over bestaan.

Iets verderop wijst een pril berggrivertje ons de weg naar beneden. Slechts 75 km is het van hier tot Kaza, en dan nog goeddeels bergaf. Om zeven uur bereiken we ter hoogte van [Losar](#) de brede vallei van de Spiti. Het kan dus niet meer misgaan.

Maar het gáát mis. De onverharde weg, niet breder dan een karrenspoor, is er al die tijd niet beter op geworden. Omstreeks half acht is de duisternis compleet. Ondertussen is het ook al beginnen te regenen.

Het kan dus niet meer misgaan. Maar het gáát mis



Plots duikt in het dansende schijnsel van de koplampen een modderstroom op. Geen berggrivertje waarbij het water vrolijk klaterend over de weg stroomt, maar een dikke, zompige modderbrij die van het wegdek drijfzand maakt. Snelheid is de enige oplossing die de jeeps voor dit probleem hebben.

Al houdt dat ook gevaren in. Rechts rijst de berghelling van los gesteente steil omhoog, links raamt Anup de inktzwarte afgrond minstens enkele tientallen meters diep. Daartussen het smalle karrenspoor. De minste afwijking naar links of naar rechts kan fataal zijn voor de jeep en haar chauffeur.

Vastberaden lanceren de chauffeurs een voor een hun jeep als een onstuitbaar projectiel de modder in. Met een bang hart staan we toe te kijken hoe de modder zich smakkend aan de banden vastzuigt, hoe de wielen de ene slip na de andere overwinnen, hoe de bandensporen meteen na de doortocht weer dichtslibben. Wonderwel bereikt elk van de vijf jeeps zonder kleerscheuren de overkant. Dan volgen wij te voet in de ijskoude regen en klimmen opgelucht weer aan boord. Dat zich enkele honderden meters verder het scenario herhaalt, kan ons optimisme niet breken. We vorderen gestaag, dat is wat telt.

Maar dan duikt amper een kilometer verder weer een modderbrij op. Ditmaal is het menens, dit is een modderberg waar geen doorkomen aan lijkt. Heeft het wel zin om deze nieuwe hindernis te tackelen?

Wat staat er ons verderop in de duisternis nog allemaal te wachten? Veiligheidshalve trekken enkele chauffeurs te voet op verkenning uit. Het nieuws dat ze bij hun terugkeer meehebben, is hoopvol. Dit is de laatste hindernis die naam waardig.

Kunzum La (4 550 m) – Stoepa en gebedswimpels



Aan de slag dus. Spades, trekkabels of draaglampen hebben de jeeps niet aan boord. *This is India* – in het land waar karma de norm is, is preventie een wereldvreemde fantasie. Gelukkig heeft het ondertussen opgehouden te regenen. Met hun blote handen beginnen de chauffeurs de modder weg te scheppen. Dan schroeft iemand een nummerplaat los om ze als schep te gebruiken.

Veel resultaat lijkt de noeste arbeid niet op te leveren. Weerom zullen de jeeps op snelheid en brute kracht moeten terugvallen.

Met een fikse aanloop lanceert de eerste chauffeur zijn voertuig. Waggelend splijten de wielen de modder, aan weerszijden spat de brij in brede waaiers uiteen. Maar onze voorraad mazzel is opgesoupeerd, de jeep blijft halfweg de modderstroom steken en helt vervaarlijk naar de afgrond over.

Met veel trekken en duwen krijgen de chauffeurs de jeep dan toch aan de overkant. Een voor een volgen de andere jeeps, zij het niet zonder slag of stoot – we houden er een kappotte band aan over. Ten slotte schuifelen

we zelf in het licht van zaklampen naar de overkant – hand in hand, met de rug naar de afgrond, tot aan de kuiten in de modder.

Onze voorraad mazzel is opgesoupeerd, de jeep blijft in de modderstroom steken en helt vervaarlijk naar de afgrond over

Kwart voor elf is het wanneer we het aarde-donkere Kaza binnenrijden en op kolonel Pardhan stoten. Die staat vertrekkenklaar om ons tegemoet te rijden en van voedsel en dekens te voorzien, in de overtuiging dat de modderstromen ons zouden dwingen de nacht in de bergen door te brengen.

Voedsel, proper water en een metalen bed, dat heeft hotel Zambala voor ons klaarstaan. En zelfs een douche. Al is dat niet meer dan een stoffige ruimte met als enige verdienste dat ze over een afloop beschikt. De emmer koud water gieten we zelf over ons hoofd, er angstvallig over wakend dat we onze enige lichtbron niet doven – het frêle vlammetje van ons kaarsje op de vloer.

[Top](#)

Jaak Palmans
© 1995, 2020

*Lees het vervolg in (3/5)
[Waar de goden leven](#)*



¹⁾ Volgens planning zal in augustus 2020 de Ataltunnel tussen [Manali](#) en [Keylong](#) in gebruik genomen worden. Deze tunnel van 8,8 km zal de totale reisduur reduceren tot dertig minuten.

²⁾ In maart 2014 kreeg de SH 30 het statuut van National Highway onder de naam NH 505.