

# Cyclists are friends



**all over the world**

# De Wereldfietser

No. 0, juni 1994

## ▣ Van de redactie

Het heeft wat lang geduurd voordat het eerste nummer verscheen. We hebben dit nummer het nulnummer genoemd omdat het blad zijn definitieve vorm nog moet krijgen.

Allereerst wie zijn wij? Wij zijn Bert Sitters, Cok Oostveen en Guido Schöpping. We zijn alle drie uitgenodigd door Jan ter Burg en Marianne Pastoor om deel te nemen aan het weekend in Bussum vorig jaar september. Dit weekend stond in het teken van alle fietsers die allerlei delen van de wereld befietst hadden. Vooral Zuid-Oost Azië bleek heel populair. Om dit soort weekenden te kunnen vervolgen is het noodzakelijk dat andere fietsers dit op zich nemen zo betoogde ook Jan ter Burg. Hij en zijn vriendin Marianne zijn nu al weer onderweg naar verre bestemmingen. Iemand anders moet de organisatie op zich nemen. Bert voelde zich geroepen om hier meer vorm aan te geven. Bert, Cok en ik kenden elkaar van onze reis in Centraal-Azië. We besloten aan dit weekend iets concreets te verbinden. Welke vorm we hiervan

gaan maken weten we eigenlijk nog niet precies. Dat hangt ook veel van wat jullie je van de Wereldfietser voor stellen. Voorlopig zal dit blad dienen als ruggegraat van de organisatie. Voor september willen we alvast een weekend gaan organiseren waarop fietsers andere fietsers kunnen informeren. Dit weekend zal gehouden worden op 17 en 18 september 1994. De locatie zal later bekend gemaakt worden. Op dat weekend kunnen we ook zien in welke vorm we de Wereldfietser gaan gieten. Nadere informatie volgt nog.

Een aantal rubrieken willen we laten terugkomen. Reisverslagen, korte verslagen, beschrijvingen, voorvallen van fietsers in den verre. Onderweg, een rubriek waarbij we horen dat iemand onderweg op de fiets is. Buitenlandse fietsers, dit betreft berichten uit andere bladen van fietsclubs uit het buitenland. Evenementen, zoals die door ons of andere fietsclubs georganiseerd worden. Fietsers publiceren, onder andere boeken, die fietsers uitgegeven hebben.

*Guido Schöpping*

# Fietsen rond het Bajkalmeer

Het Bajkalmeer heeft enigszins een magische klank. Het ligt in Siberië in de autonome republiek Burjatië, ten noorden van Mongolië. Voor de Burjatten, een Mongools volk, is het Bajkalmeer heilig omdat om te overleven voedsel en zoetwater nodig zijn. En dat levert het meer in zeer ruime mate.

Het Bajkalmeer is het diepste meer ter wereld. Op veel plaatsen dieper dan 1600 meter. Dit komt omdat het meer eigenlijk een volgelopen breuk in de aardkorst is. In het gebied rond het meer bevinden zich nog meer breuken en zijn de diverse platen nog steeds in beweging. Daarom staat het hele gebied bekend als geologisch interessant.

Veel kleine en enkele grote rivieren zorgen voor watertoevoer. Slechts een rivier, de Angara, stroomt het meer uit. Het water van het Bajkalmeer is bijzonder helder. De zelfreinigende werking is groot. De hoofdverantwoordelijke hiervoor is de crustacee, een krabbetje van anderhalve millimeter, die het water zuivert van algen en bacteriën.

## *Vijf à zes graden*

In de zomer van 1993 heeft een groep enthousiastelingen gefietst rond dit diepste meer. Een internationaal gezelschap: vier Russen, een Duitser en elf Nederlanders. De tocht start in Irkutsk. Eerst in zuidelijke richting.

Na een fikse klim en een prachtige afdaling kunnen we het meer voor het eerst met onze eigen ogen aanschouwen. Koel helder water. Een graad of vijf à zes. Meer dan pootje baden of een korte duik zit er niet in.

We volgen een aantal dagen de grote weg. Deze loopt door de weelderige bermen en het Siberisch regenwoud langs het meer. Na Babusjkin gaan we van de grote weg af. Op zich niets bijzonders. Ware het niet dat we te maken krijgen met een typisch Siberisch gebruik. Verdwenen wegen en nieuwe wegen. De oude onvindbaar. Overwoekerd. Van de nieuwe weg is niet bekend waar deze uitkomt. Chauffeurs van het bomentransport geven de broodnodige informatie. Kortom we komen er weer uit. Bemodderd en wel. Maar een snelstromend riviertje weet daar wel raad mee.

Rond het kleinere meer van Gusinoozersk hebben de weelderige bossen plaats gemaakt voor steppeachtige vegetatie inclusief de daarbij behorende kudde paarden. Daarna gaat het richting Ulan-Ude, de hoofdstad van Burjatië. De weg voert door een zeer breed agrarisch dal. Met af en toe een verrassing zoals een watermeloenkraam en een schitterend Boeddhistisch kloostercomplex.

In Ulan-Ude blijven we twee dagen. Sightseeing. Etnografisch openluchtmuseum, zeer interessant en beslist een bezoek waard. Vanuit Ulan-Ude fietsen we in noordelijke richting. Op naar Ust-Barguzin. Halverwege een

hernieuwde kennismaking met het Bajkalmeer. De weg blijft nadien de kust voor het grootste deel volgen. Meestal door de bossen, soms direct langs het meer.

In Ust-Barguzin rusten we enige dagen. Noodgedwongen. We moeten met de boot naar de overkant. En tickets bemachtigen vergt enige tijd. Aan de andere zijde van het meer brengen we een driedaags bezoek aan het eiland Olchon. Daarna via Bajandaj en Ust-Ordinsky naar Irkutsk. Alwaar we nog een paar dagen de tijd hebben om de toerist uit te hangen.

### *Kuilen en gaten*

Naast de omgeving is voor fietsers het wegdek uiterst belangrijk. De grote doorgaande wegen zijn merendeels geasfalteerd. Verharde wegen zijn er geweest van Irkutsk tot Babusjkin, van Gusinoozersk tot Ulan-Ude en van Bajandaj tot Irkutsk. Dat houdt niet in dat men niet moet opletten. Kuilen, meegeasfalteerde ijzerwaren, werk in uitvoering waar niemand werkt maar wel de weg opgebroken is.

Het meest verraderlijk zijn de zogenoemde wasborden, met name helling af. Door warmte is het asfalt uitgezet en geribbeld. Rustig fietsend gaat dit nog. Maar op snelheid, helling af, kan dit funest zijn voor mens en fiets. Vol op de rem dus, want een fiets houdt niet van harde landingen.

De weg naar Ulan-Ude is bedoeld als krachttraining. Een brandend zonnetje zorgt ervoor dat het asfalt kilo-

eterslang een enorme kleef heeft. Flink doortrappen dus. Het laatste deel van onze tocht vanaf Ust-Ordinsky is het wegdek uitstekend. Toch nog eind goed al goed.

Maar op de niet doorgaande wegen is fietsen een vorm van afzien voor mens en fiets. Steenslag, rul zand, leem vormen het hoofdbestanddeel van het wegdek. Wanneer het regent wordt het allemaal een graadje zwaarder. Modder maakt het fietsen tot een bovenmenselijke inspanning. Verhoogde concentratie. Laverend. De beste stukken zoekend. Kuilen en slecht zichtbare stenen ontwijkend. Proberend niet onderuit te gaan. Aangekoekte modder tussen banden en spatborden verwijderend. Helling op vaak stukken lopend. Te hoge weerstand om te kunnen fietsen. Maar achteraf de voldoening van het is gelukt, we hebben het gered.

### *Regenwoud*

De zomers in Siberië zijn kort en warm. Zo'n dertig tot vijfendertig graden is normaal. Echter de invloed van het Bajkalmeer is groot. Door de grote diepte wordt het water nooit warmer dan zes graden. Wanneer het stormt en regent koelt de lucht af tot beneden de tien graden. En zo'n grote plas water zorgt regelmatig voor een buitje.

Het grootste deel van onze tocht fietsen we door bossen, het Siberische regenwoud. Veel berken en ook dennen. Daartussen opschot, bessestruiken, kruiden, bloemen en gras-

soorten. Zo af en toe komen we door een dorp. Meestal een verzameling blokhutten. Echter de meeste dorpen liggen van de weg af, verscholen achter de bomen.

De bloemen en kruiden in de bossen zijn veelal dezelfde als die we uit Nederland kennen. In de directe omgeving van het meer heeft de door het water afgekoelde lucht sterke invloed op de flora. Meer dennen, sparren en lariksen. Bovendien edelweiss en bloemenvariëaties die normaal gesproken hoog in de bergen te vinden zijn. Officieel is vrij kamperen niet toegestaan, maar iedereen doet het. Siberiërs zijn vaak dagen onderweg. Men moet wel. Bij zijrivieren zijn parkeermogelijkheden om te overnachten. Wij gaan meestal iets verder het bos in om een beetje uit het zicht te staan. Niet te koop lopen met dure fietsen en camera's.

Siberië staat bijna synoniem voor muggen. Tijdens het fietsen valt het wel mee. Maar zodra we stilstaan is het raak. Al gauw hebben we geleerd om zo spoedig mogelijk armen en benen te bedekken, kwetsbare delen in te smeren met muggenolie. De vermelde bescherming van acht uur blijkt het minder dan twee uur vol te houden. Een enkele keer is het zo erg dat een net over het hoofd uitkomst moet bieden.

### *Lekke banden*

Gezamenlijk fietsen met Russen heeft voordelen. Niet alleen wat betreft taal. Maar het gaat vooral om de

kunst van het overleven. Niet alles verloopt zoals gepland of verwacht. Er moet nogal veel geregeld en geritseld worden. De Russen zijn meesters in het improviseren.

Gebroken dragers kunnen provisorisch gerepareerd worden met langs de weg gevonden stukken ijzerdraad. Voor moeilijke klussen zoals een dol-draaiend freewheel kan men in werkplaatsen terecht. Stootlekken en gebroken spaken en kettingen komen regelmatig voor. Dit zal men zelf moeten kunnen repareren.

Bij diefstal is de hulp van Russen onontbeerlijk. Zij kennen de procedures, weten hoe de politie te benaderen. Het kost veel tijd maar alles komt weer boven water.

In de winkels is lang niet van alles te verkrijgen. Aardappelen en verse groente zijn zeldzaam. Fruit met name bessen groeien er genoeg in de bossen. Maar verder moeten voorraden meegenomen worden. Soms is het een en ander te verkrijgen. Dan kunnen de voorraden aangevuld worden. In de staatskantines, stolovaja's, kunnen eenvoudige maaltijden genuttigd worden.

Zelfs het basisvoedsel brood is niet altijd te verkrijgen. In Gusinoozersk en dorpen in de omgeving, alsmede op het eiland Olchon hebben we een aantal dagen zonder brood gehad.

Voor reizen in Rusland is nog steeds een visum nodig. Deze wordt alleen verstrekt op uitnodiging. Gezien onze vriendschappelijke contacten is dit geen enkel probleem. Onze vrienden

zijn niet bereid om voor ieder willekeurige toerist een uitnodiging te verstrekken. Zij zijn in zekere mate verantwoordelijk voor degenen die zij uitnodigen. Maar in overleg kan er veel geregeld worden. Zo hebben Ap Hilhorst en Myriam van der Steen door Kirgizistan kunnen fietsen. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Reisclub De Argonauten, telefoon/fax 020-6628546.

*Cok Oostveen*

## **Twee Vrouwen op de fiets in India**

In 1991 ging ik met een vriendin 5 weken in Rajasthan fietsen en het jaar daarop 2 maanden door Rajasthan én Gujarat. Rajasthan is een deelstaat in het westen van India en Gujarat is de deelstaat ten zuidwesten van Rajasthan, bestaand uit een schiereiland (Saurashtra), Kutch ten noorden grenzend aan Pakistan en een smalle strook langs de westkust van India, bijna tot Bombay.

Het eerste jaar fietsten wij voor het grootste gedeelte in west Rajasthan en het tweede jaar in het oosten van Rajasthan en in Gujarat (voornamelijk in Kutch en Saurashtra). Beide keren konden wij alleen in het heetste gedeelte van het jaar gaan vlak voor (en tijdens) de moesson. Vooral de tweede keer was het erg heet, soms 40-45 graden in de schaduw. Uitdroging is een reëel gevaar en onze Ortlieb waterzakken waren onontbeer-

lijk. Gelukkig kunnen wij allebei vrij goed tegen de hitte. Als wij gingen fietsen zaten wij meestal om 6 uur 's ochtends op de fiets. Om tien uur was het al erg heet en 's middags waren meer rustpauzes nodig. Meestal arriveerden wij op onze plaats van bestemming tussen 14.00 en 17.00 uur.

De meeste fietsdagen fietsten wij tussen de 40 en 80 kilometer, met uitschieters van 130 en één keer 160, de enige keer wind mee!.

## *Vrachtwagens*

Het wegennet in India is fantastisch, zelfs kleine weggetjes zijn geasfalteerd. Het gedrag op de weg is een ander verhaal.

Er is een uitgesproken hiërarchie op de weg, de interstate vrachtwagens staan bovenaan, dan respectievelijk andere vrachtwagens, bussen, auto's, andere gemotoriseerde voertuigen, fietsen!, kamelenwagens, (of andere lastdieren) en als laatste, natuurlijk, de voetganger.

Het gaat zo: Ik ben lekker aan het fietsen en ineens achter me wordt er hard getoeterd (de eerste keer viel ik bijna van de fiets!) een snelle blik in mijn ATB spiegel laat een gigantische vrachtwagen zien, veel te zwaar geladen maar vrij ver nog van mij vandaan. Ik kijk of er een zachte overgang is naar de berm en draai naar links (het verkeer in India rijdt links) hobbeldebobbel over de met rotsen bedekte berm tot de vrachtwagen gepasseerd is en dan rechts

weer de weg op. Ik was erg blij met mijn grove ATB banden.

Je wordt dus niet de weg afgereden, dit is gewoon de praktijk in India! 's Nachts fietsen was wèl uitgesloten. De vrachtwagenchauffeurs drinken veel alcohol en rijden zonder lichten niet echt ideale weggenoten voor een fietser!

### *Eten*

Het eten was een genot. Het eten op straat vond ik het beste. Uit gezondheidsoverwegingen zorgden wij altijd dat het eten net uit de hete olie kwam of pruttelend op het vuur stond. Hierdoor was de kans op bacteriën het kleinst. Het ziekste werden wij in een duur hotel in Jaipur. Wij aten geen vlees of eieren, maar in India is dat geen probleem, heel veel Hindu's, de Jains en de Buddhisten zijn vegetarisch. Heerlijke snoep is ook volop te koop. Het is erg zoet en vaak van melk gemaakt. Heel vaak stopten wij onderweg voor een kopje chai (thee met melk en suiker meegekookt), daar kikker je erg van op en heb je contact met de mensen van de dorpjes en het platteland.

### *Drinkwater*

Het water is een probleem. Waterzuiveringstabletten werkten uitstekend maar in de toekomst nemen wij een waterfilter mee. Het water met zilvertabletten mag pas na een bepaalde tijd gedronken worden, daarom maakten wij altijd het water voor de hele dag aan. Het nadeel hiervan was dat na 10 uur 's ochtends

het water vaak heet werd. Wij namen gezamenlijk 12 liter en vier gevulde bidons mee en kwamen soms nog water te kort. De tweede reis werden wij wat slordig, dronken water uit bronnen en zijn daardoor toch vaker ziek geweest. Niet aan te raden dus!

### *Hotels*

De meeste 'hotels' (hier moet je niet te veel van voorstellen) hebben slaapzalen die erg goedkoop zijn. Wij hadden vaak behoefte aan een eigen douche en al was zo'n kamer vijf keer zo duur als een slaapzaal, dan nog viel het binnen ons budget (toen tussen de f7,- en de f14,-). Onze fietsen konden bijna altijd mee op de kamer, niet tegen diefstal maar tegen nieuwsgierige vingers die vaak kwetsbare kabels kapot friemelen!

De volgende keer nemen wij een tent mee. Als je onderdak moet zoeken ben je aangewezen op stadjes, terwijl je overal je tentje op kan zetten.

Wij zijn ook meer dan eens uitgenodigd bij mensen thuis. Dit zijn vaak de hogere klassen die ook wat Engels spreken. Indiase mensen van welke godsdienst dan ook zijn vreselijk gastvrij. Mensen met bijna geen cent te verteren gaven ons thee, eten, onderdak en cadeaus. Verblijven bij mensen is wel een inspannend gebeuren. Je weet nooit hoe laat zij eten, slapen en opstaan en ze willen alles van je weten. Kinderen willen met je spelen en vaak is er weinig of geen gemeenschappelijke taal. Maar al was het soms vermoeiend, het was

ook heel leuk om bij de mensen thuis te komen en een dag en avond met hen mee te maken. Wij mochten mensen ook nooit bedanken dat schijnt ongeluk te brengen, waarom dat zo is, zijn wij nooit te weten gekomen.

### *Vrouwen*

Als westerse vrouw in India ben je, voor een Indiër moeilijk te plaatsen. Vooral als je niet in gezelschap van een man bent. Indiase mannen mogen hun stad niet verlaten zonder de toestemming van hun ouders. Vrouwen, als ze getrouwd zijn, mogen de stad niet uit zonder de toestemming van hun man. Het is daarom binnen zo'n kader moeilijk twee vrouwen te plaatsen die door India reizen op de fiets zonder het gezelschap van een man. Wij werden meestal behandeld als mannen maar beschouwd als vrouwen.

Als wij bij iemand thuis uitgenodigd werden, aten wij met de mannen en waren zij meer op de voorgrond dan de vrouwen. Vaak omdat zij degene waren die Engels spraken, maar ook omdat vrouwen thuis sowieso op de achtergrond blijven. Maar in dorpen en op straat in steden zochten wij contact met vrouwen, dan maar zonder taal! Mannen willen alles van je weten, terwijl vrouwen meer geneigd zijn om dingen van henzelf te laten zien. Wij werden een keer door vrouwen en meisjes binnen gewenkt waar wij hun spinnewiel moesten bewonderen. Heel verlegen bracht een

meisje een boek met designs voor het henna verven van handen en voeten. Zonder beperkte taal is er vaak meer communicatie, en lachen of een overdreven gebaar schept vaak meer warmte dan een stuntelig gesprek over hoe je familie in elkaar zit.

### *What is your name?*

Het is erg aanstootgevend voor Indiase mensen om blote benen en bovenarmen van vrouwen te zien. Wij droegen altijd een lange broek en een T-shirt of bloes. Dunne broeken van een stof dat snel droogt zijn te prefereren.

Ik heb met veel mensen over India gepraat. Er zijn twee kampen. Mensen die India haten en mensen die van haar houden. India is nou eenmaal een land van extremen. Veel mensen betekent ook géén privacy en als ik ooit één van de Indiase talen leer, weet ik zeker dat het woord 'privacy' niet bestaat. Indiërs vragen je het hemd van het lijf, wat voor ons als ongegeneerde nieuwsgierigheid overkomt. Vaak hoor je alleen 'What is your name? What is your country?' Het antwoord verstaan ze niet en van Holland hebben ze alleen gehoord omdat de koeien zo veel melk geven, maar waar het ligt.... Mijn Hindi is vergelijkbaar. Ik kan wel wat zeggen maar het antwoord versta ik niet.

Als je net 100 kilometer gefietst hebt in 60 graden en op zoek bent naar een bad en een bed kan je de vijftigste man die 'What is your name?' vraagt wel vermoorden! Ik moest (bijna)

altijd denken, 'het is mijn vijftigste keer maar zijn eerste'. Als India je iets leert, is het relativeren en geduld. Als wij stopten om chai te drinken, verzamelden zich soms wel 50-100 mannen om ons heen, toch heb ik me nooit bedreigd gevoeld. Ze plukten aan de remkabels, wezen naar de bidons en er was altijd één die als woordvoerder fungeerde. Mijn uitleg over de fiets, de 21 'gears', het feit dat water, niet benzine, in de bidons zat en de werking van de computer, kon ik zonder vervelen elke keer opnieuw herhalen. Dit ging altijd gepaard met veel gebaren en terwijl de woordvoerder (onnodig) vertaalde, werd er hevig geknikt en ge'aah'd.

Fietsen is zo ideaal. Op de fiets ben je alleen of alleen met je reismaat, je hebt de ruimte om met jezelf bezig te zijn. Als het ergens niet bevalt heb je je eigen vervoer. Het grootste voordeel is dat je op plaatsen komt waar je als gewone toerist nooit zou komen. Ik denk dat een heleboel mensen India niet leuk vinden omdat ze alleen in steden en op toeristische plaatsen komen. Hier wordt je als toerist altijd op je geld aangesproken. Je kan dat de Indiërs niet kwalijk nemen, wij zijn gewoon heel erg rijk. Op het platteland is het anders, zoals, denk ik, in elk land.

### *Terug*

Nu hebben wij plannen om over twee jaar een langere fietsreis te maken. Over land naar India, uiteraard een lange tijd in India fietsen en dan

misschien door Cambodja, Vietnam en China naar Japan om daarna met de Trans-Siberië Expres naar Moskou te gaan en terug te fietsen naar Nederland. Eerst sparen natuurlijk!

Hoe dan ook ik ga terug naar India en natuurlijk niet zonder mijn fiets!

*Darna Weinstein*