

Maja Wolny
in het spoor
van Alexandra David-Néel

De trein naar Tibet

Manteau

Aan mijn ouders



De trein van Ulaanbaatar naar Beijing.

Inhoud

Inleiding 9

Tibet met Alexandra	19
Afscheid van het vaderland	27
Naar de grens van Europa en Azië	37
Verder is het Baikalsee	53
De route van het dumplingdeeg	78
Wolkenkrabbers en joerten	83
De hoogste spoorlijn ter wereld: de trein naar Lhasa	97
De hoofdstad van de wereld	123
Verboden film	149
De route van de gebedskralen	161
De Stad van de Jaks	165
Hete bronnen van geloof	174
De route van de theebladeren	183
Lhasa by night	189
Op naar de Everest	197
Het huis van Alexandra	213
Dezelfde rivier	221

Nawoord 233

Bibliografie 236



Inleiding

Tienduizend kilometer, twee continenten, vijf grensovergangen en acht tijdzones. Het is een lange treinreis van Warschau naar het hart van Tibet. Ik ben van plan om die met een kleine rugzak te maken en kleding, verzorgingsproducten en al die dingen die we alleen maar nodig denken te hebben tot een minimum te beperken.

Als je met de trein reist, verplaats je je langzaam door de ruimte, mijl na mijl, door de eentonige, eindeloze woestenij van Eurazië. Ik weet dat er vliegtuigen boven mijn trein zullen zweven die zich niets aantrekken van grenzen en tijdzones, en die geen verplichte tussenstops maken. Door de lucht zou ik Lhasa, de hoofdstad van Tibet, in amper 24 uur kunnen bereiken. Maar zo'n reis is als een keizersnede, een te snelle overgang van de ene naar de andere wereld, zonder de ontberingen van de reis. En ik zou de leeggelaten ruimte willen begrijpen die al een halve dag reizen van Moskou opdoemt en zich over heel Siberië en Mongolië tot in China uitstrekt. Kenmerkend voor een treinreis is dat het landschap eenvoudig vervaagt. Je kunt het kader niet vasthouden. De gestalten van mensen en dingen die je onderweg passeert blijven ongrijpbaar.

Het is mogelijk dat reizen in die richting me zo trekt omdat ik als Poolse meer dan een decennium in het Westen heb gewoond, in Vlaanderen, een klein gebied zonder hoogvlaktes en grote open ruimtes. Als je om je heen kijkt en al dat netjes gezaaide, ingerichte en bebouwde West-Europese vlakke land ziet, geloof je gemakkelijk in je eigen grootheid. Vanaf de Oeral begint de onmetelijkheid en verandert geleidelijk het perspec-

tief: steeds minder mensen, steeds meer land, dat steeds ontoegankelijker en onherbergzamer wordt. Aan de voet van de Himalaya ben je nog maar een korreltje in de schaduw van de machtige natuur.

Dat was in de hete zomer van 2015, aan het begin van de migrantencrisis in Europa. Duizenden vluchtelingen marcheerden naar het Westen, en ik verliet mijn comfortabele leven in België. We stopten ons hebben en houden in onze afgeleefde bestelbus en we vertrokken naar Polen. Ik was twaalf jaar weg geweest. Alles was veranderd, ik had erover gelezen in kranten en e-mails van vrienden. Ik had het gevoel dat ik opnieuw emigreerde, deze keer naar mijn geboorteplaats, waar ik weer een vreemde zou zijn.

Mijn kinderen konden amper Pools lezen, terwijl ze al begin september naar een gewone school zouden gaan, waar geen enkele buitenlander was. De tot de nok vol gestouwde auto reed langzaam over de Snelweg van de Vrijheid¹ naar Kazimierz Dolny, een stadje honderdvijftig kilometer ten zuidoosten van Warschau. Daar hadden we een tijdje geleden een vervallen houten huisje gekocht, dat nu – opgeknapt en schoon – ons toevluchtsoord zou worden.

We waren vluchtelingen uit de eerste wereld. Kilometer voor kilometer verwijderden we ons van de uitgebreide Belgische sociale zekerheid, het hoge minimumloon, pensioen voor iedereen, gesubsidieerde huishoudelijke hulp en door de werkgever betaald vakantiegeld. Onze Belgische kennissen konden maar niet geloven dat we de welvaartsstaat verlieten voor de oostelijke grensgebieden van de Europese Unie. Wanneer we hun Kazimierz op de kaart lieten zien, merkten ze opletterend op dat het dicht bij de

1. Bijnaam van de autosnelweg A2, de belangrijkste oost-westverbinding van Polen.

Oekraïense grens lag, nog geen honderdvijftig kilometer, en hoewel ze – zoals de meeste westerlingen – niet veel wisten van het conflict in de Donbas, waarschuwden ze ons voor een onbepaald gevaar. De Belgische klasgenootjes van mijn zoon maakten een afscheidstekening voor hem waarop ze in de hanenpoten van eersteklassers plechtig hun namen hadden gezet. In september zou een nieuwe klasgenoot de plaats van mijn zoon innemen – een jongen die in de naburige, tot vluchtelingenkamp omgebouwde militaire basis woonde. De komst daarvan had de inwoners van ons kustplaatsje verdeeld. Sommigen vonden dat dat het einde zou betekenen van het veilige Koksijde, anderen waren blij dat de verlaten kazerne eindelijk ergens voor gebruikt werd.

We vertrokken bij zonsopgang om zo veel mogelijk kilometers te maken voordat het heet werd. Terwijl we de onzichtbare grens tussen Nederland en Duitsland over gingen, hoorden we op de Westdeutsche Rundfunk het verhaal van Ahmed, een dertiger uit Syrië, die ondergebracht was in een asielzoekerscentrum in een Oost-Duits stadje, waar de afgelopen nacht brand was gesticht. Ahmed zei dat hij de geur van in as gelegde huizen zo goed kende dat die hem een veilig gevoel gaf. We zetten de airco in de Nissan op zijn maximum. Onze hittegevoelige Franse bulldog hijgde van de inspanning. We gaven hem ijsklontjes uit de thermosfles en koelden hem met water in spray. Ondertussen meldde een Nederlandse radiozender, die met elke kilometer die we aflegden steeds meer begon te storen, dat in de koeling van een Oostenrijkse vrachtwagen dertig of misschien wel veertig lichamen van vluchtelingen waren gevonden. Ze verkeerden in gevorderde staat van ontbinding en de politie kon ze niet goed tellen. De journaliste had het over een ‘verschrikkelijke geur van de dood’ op de plek waar de vrachtwagen was achtergelaten.

In een koelbox had ik souvenirs uit België meegenomen: pralines, speculaas en een paar flesjes trappistenbier – cadeautjes

voor goede mensen. Voor de buurman die 's winters een oogje in het zeil hield bij ons huis in Kazimierz. Voor de secretaresse op school, die alle formaliteiten had afgehandeld zodat onze kinderen in september konden beginnen. Voor de eigenaar van het nabije restaurantje bij wie we onze auto mochten parkeren. Aanvankelijk dacht iedereen dat onze vlucht uit België hoogstens een paar maanden zou duren. Later zouden ze geleidelijk van mening veranderen. Polen leek een steeds beter land en het Westen steeds meer bedreigd. Volgens onderzoek van het Poolse opinieonderzoeksbureau CBOS in 2018 vindt negentig procent van de Polen hun land veilig – geen enkel land van de zogenaamde oude Europese Unie heeft zulke cijfers. In een rapport van New World Wealth van datzelfde jaar staat Polen op de zesde plaats op de ranglijst van veiligste landen ter wereld voor vrouwen. Wat betreft vandalisme en kleine criminaliteit zijn er vergelijkbare statistieken.

Zo keerde ik dus terug naar het veilige Polen, maar ik bleef niet lang in mijn nieuwe huis. Ik weet dat ik niet alleen ben in mijn rusteloze verlangen om te verkennen en bezichtigen. Het syndroom *cupiditas videndi terras*, oftewel het verlangen om de aarde te zien, vergezelt de mens altijd al, maar het was nog nooit zo eenvoudig om dit te realiseren. Tickets, visa, dienstregelingen – bijna alles kun je tegenwoordig via internet regelen met een gemak dat in schril contrast staat met wat de reiziger in werkelijkheid te wachten staat. Er zijn geen landen meer te ontdekken, hoewel er nog gebieden zijn die niet op Google Maps staan.

Als je een verre reis gaat maken, weet je niet altijd waarom het je nu juist daar trekt. Je hebt het gevoel dat je iets waardevols ontdekt, iets waaraan het op onze eigen bodem ontbreekt. Alain de Botton schrijft in zijn essay *De kunst van het reizen* dat reizen 'de vroedvrouwen van het denken' zijn, en thuis niet per se 'de

plek is om je ware ik te ontmoeten'. Misschien hebben we allemaal ergens de behoefte om uit de warmte en ons comfort te stappen. Op reis stellen we onszelf bloot aan tocht, testen we ons uithoudingsvermogen en merken we beschaamd dat dat beperkt is.

'Mijn lichaam en geest bleken nukkige handlangers te zijn bij de missie om mijn bestemming te waarderen', schrijft De Botton. 'Het lichaam had problemen met slapen, klaagde over de hitte, de vliegen en de moeilijk te verteren hotelmaaltijden. De geest bleek ondertussen een neiging te hebben tot onrust, verveling, onbestemd verdriet en financiële zorgen.'

Wellicht zeggen al die tekortkomingen en klachten ons, westerlingen, nog het meeste over onszelf en over de wereld waar we vandaan komen en waar we zullen terugkeren.

In de herfst van 2016 stapte ik in de trein van de Trans-Siberische spoorlijn en legde in mijn eentje het traject Irkoetsk-Vladivostok af. Een jaar later deed ik dezelfde route opnieuw, deze keer vanuit Moskou. In 2018 besloot ik mijn dierbaren mee te nemen naar Siberië. We reisden van het Baikalmeer naar Beijing. In het voorjaar van 2019, precies zeventig jaar nadat de communisten de Chinese burgeroorlog hadden gewonnen en Oost-Tibet bezetten, ging ik voor het eerst per spoor naar dit eeuwenlang het meest geïsoleerde en onbereikbare land ter wereld. In de herfst van datzelfde jaar, toen China het zeventigjarig bestaan van de Chinese Volksrepubliek uitgebreid vierde, keerde ik terug naar Siberië, en ging vervolgens verder, naar Lhasa.

Toen ik in januari 2020, aan het einde van mijn reizen door Azië, in een overvolle trein in New Delhi stapte, wist ik nog niet wat de geheime dienst in Beijing maar al te goed wist: een onbekend virus uit Wuhan zou binnenkort alles veranderen – zowel in het Oosten als in het Westen. Niet lang daarna zouden de



stations verlaten zijn, zouden de grenzen van landen en de deuren van in quarantaine geplaatste huizen op alle continenten op slot gaan. Paspoorten zouden nutteloos worden, want voor lange tijd zou een reis door je verbeelding de enige mogelijke zijn.

Ik hoop dat *De trein naar Tibet* goed leesmateriaal zal zijn voor een reis, of het nu een denkbeeldige is, of een echte, wanneer die weer mogelijk is.

© 2022 Uitgeverij Manteau / Standaard Uitgeverij nv,
Franklin Rooseveltplaats 12, B-2060 Antwerpen en Maja Wolny

Vertegenwoordiging in Nederland
New Book Collective, Utrecht
www.newbookcollective.com

Eerste druk mei 2022

Oorspronkelijke titel

Pociąg do Tybetu

Nederlandse vertaling

© 2022 Charlotte Pothuizen

© foto's

Coverbeeld, beeld op p. 8 en 14: Getty Images

p. 18: © archief van Elisabeth Meyer, Preus Museum, Noorwegen

p. 81, 196 en 232: Laura Peirs

Alle andere beelden: Maja Wolny

Omslagontwerp en vormgeving binnenwerk

Leen Depooter – quod. voor de vorm.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 978 90 223 3872 8

D/2022/0034/223

NUR 320