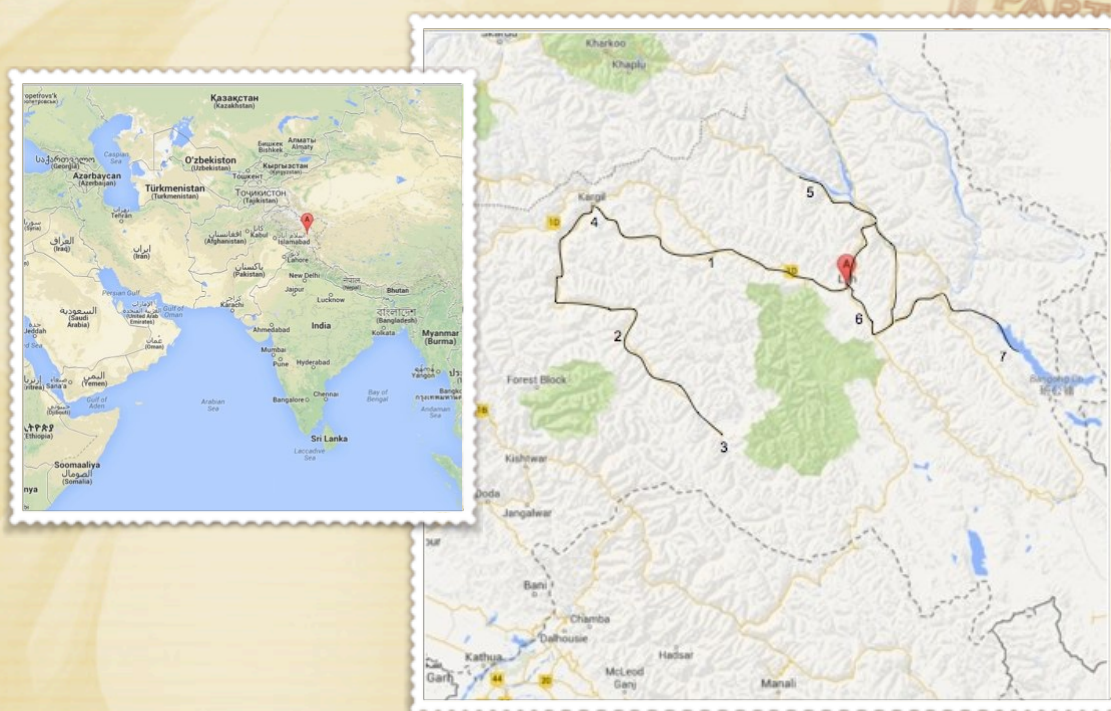


# Dagboknotater - Ladakh & Zanskar - juli 2013

søndag 30. juni

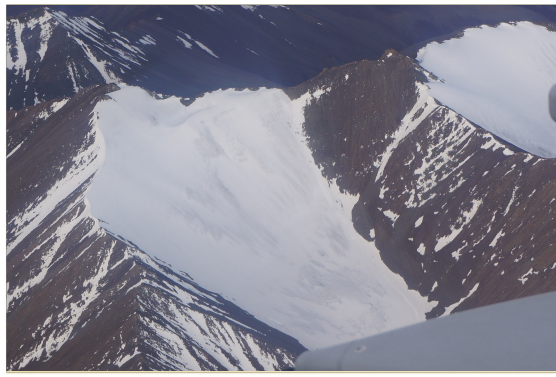
Ankom Delhi kl 0130, etter seks timer venting i Amsterdam og sju-åtte timer flytur til Delhi, og to landingsforsøk. Ruten hadde gått korteste vei, over Det Kaspiske Hav, krysset Afghanistan og Pakistan og landet så i Indias hovedstad. 32°C, selv midt på natten.

Fra Indira Ghandi International Airport var det så å ta seg videre til innenlandsterminal T1D. Jeg hadde god tid, flyet til Leh skulle ikke gå før ca 0500. En buss gikk i rutetraffikk her, så det gikk greit.



Vår kjørerute: Leh (A), Lamayuru (1), Rangdom (2), Padum (3), Kargil (4), Nubra Valley (5), Thiksey (6), Pangong Tso (7)

På terminal T1D møtte jeg Stuart (Morrison) og Leigh (Turner), som skulle være med på turen. Flyturen til Leh var på under en time. Da vi nærmet oss var det mange fine, spektakulære landskap å se under oss. Snødekte fjell, spisse topper og skarpe fjellkammer strakte seg utover. Flyet beveget seg mer mellom disse fjellene enn over dem, og jeg lurte på hvordan de skulle klare å finne en landingsplass. Men Leh har en flyplass som er akkurat stor nok, og flyet landet trygt. Flyplassen var et godt bevoktet sted, med væpnede vakter plassert rundt omkring, og grundige passkontroller (som det også var i Delhi). Vi er jo nå i den nordligste indiske provinsen, Jammu & Kashmir, med relativt kort avstand til konfliktfylte grenseområder, både mot Kina og Pakistan. Senest et par dager før vi kom skulle det være to kinesiske soldater som var drept, angivelig fordi de hadde oppholdt seg på feil side av den omdiskuterte grensen.



Damon (I´Anson) hadde sendt en taxi for å møte oss, og vi kjørte et par kilometer til Hotel Jorchung. Det var enda grytidlig morgen, men det gikk ikke lang tid før vi fikk møte resten av gjengen: Damon som leder gruppen, Jamal som har ansvar for motorsyklene og er en meget dyktig mekaniker og Ramji, som assisterer både Jamal og Damon. Senere kom også Jigmat, en ung mann fra Leh som skulle være sjåfør på følgebilen. Det var altså oss sju som de neste to uker skulle farte rundt sammen. Damon, Jamal og Ramji var også med på Spiti-turen jeg deltok på fem år tidligere.



Leh ligger på ca 3600 m.o.h., så nå trenger vi



litt tid til akklimatisering. Det har heller ikke vært så mye søvn de siste to døgn. Vi sover litt, rusler litt rundt og spiser lunsj. Om kvelden går vi tre sammen med Damon og spiser, en velsmakende Tandoori og Kingfisher øl. Det er behagelig temperatur, rundt 20°C, men litt kjøligere om kvelden. Det er ingen mobildekning i området. Det er politiske og militære myndigheter som har bestemt at slik skal det være. Lokalbefolkningen har et eget mobilnett de kan bruke internt.



### **mandag 1. juli**

Har sovet ca åtte timer. Det er bra på en såpass hard madrass, men fjellufta gjør nok godt, og jeg hadde mye søvn å ta igjen. Til frokost får vi kaffe, omelett og toast (som til de fleste frokoster her). Også denne dagen skal brukes til hvile, og jeg går en tur til sentrum, og videre oppover fjellsiden til det gamle kongepalasset. Palasset restaureres nå, det er ikke mye innvendig, bortsett fra støv og murvegger, men selve bygningen er stort sett intakt. Den er bygget som en slags terrasseblokk i ni etasjer langs fjellsiden, og skal ha vært verdens høyeste bygning da den ble bygget i perioden 1550 - 1600. Det er fantastisk utsikt over hele byen.



Utsikt over byen fra konge-palasset

Jeg spiste lunsj på takterrassen til «Dreamland», under parasoll i det fantastiske været. Øl servert i rosa plastkanne og drikket av kaffekopp var litt spesielt. Det skulle være en spesialitet her, og smakte godt.



Fra det gamle konge-palasset i Leh



Øl-spesialitet på «Dreamland»

Senere på dagen tok vi en kjøretur med Enfieldene. Bare en times tid, for å gjøre oss kjent med finessene, før heldagsturen i morgen. Selv om jeg kjørte en slik for fem år siden er det greit å repetert de spesielle tingene som høyre-gear og venstre-bakbrems (og selvfølgelig venstrekjøring). Det gikk greit. Planen var at Ramji skulle kjøre først og Damon og pick-up-en sist, Jamal i pick-up-en. Jamal er en «trollmann» med motorsykler, men han kjører ikke bil, så vi måtte ha med en sjåfør, den unge Jigmet fra Leh, som klarte den jobben meget bra. Om kvelden spiste vi på «Open Hand», etterpå gikk vi over veien for å se på en oppvisning med dans m.m.



## tirsdag 2. juli

Vi starter forsiktig så sent som 0930. Denne første kjøredagen blir det relativt beskjedne kjørelengde, ca 130 km, og for det meste god vei, vekslende svingete og rett. Vi kom fram til Lamayuru kl 1400. I noe som lignet på et månelandskap overnattet vi på «Hotel Moon Land». I Lamayuru er det et kjent kloster (monastery).



Ramji



Pick-up-en ved «Moon Land» i Lamayuru



Pokerkveld med Leigh, Stuart og Damon. Jamal ser på

### onsdag 3. juli

Denne dagen blir litt lenger, så vi starter 0730. Skal først kjøre vestover til Kargil, deretter sørøstover til Rangdom, ikke så langt fra Nun Kun. Fra Lamayuru går veien i S-svinger oppover til ca 4000 m.o.h. Det er stort sett ny asfalt, avbrutt av humpete veiarbeidsområder. Et par mil før Kargil røk stempelet på min sykkel (stempelstanga knakk). Det var ikke annet å gjøre enn å laste opp sykkel på pick-up-en. Jamal og Ramji ville uten problem fikse dette, men det vil ta et par timer, så reparasjonen venter til vi kommer til Padum. I mellomtiden overtar jeg Ramjis sykkel, og han sitter i pick-up-en.



Ca 1130 kom vi til Kargil. Kargil er det vestligste punktet på vår rute. Byen ligger relativt nær «grensen» til det pakistansk-kontrollerte Kashmir. Det er nå egentlig ikke noen offisiell grense, for både India og Pakistan gjør krav på området. Partene aksepterer imidlertid at slik er situasjonen, så det er ingen synlig konflikt, bortsett fra en stor militær aktivitet og store militærleirer i nærheten av Kargil. Så sent som i 1999 var det åpen krig mellom India og Pakistan i dette området. Pakistanske styrker hadde tatt kontroll over områder på indisk side, blant annet byen Kargil. I utgangspunktet var det snakk om militante Kashmirske opprørere, men disse var sterkt infiltrert av den pakistanske hæren, så India måtte svare, og fikk tilslutt kontroll over området. Mer enn tusen pakistanske soldater ble drept og minst halvparten så mange på indisk side. Dette skal til dags dato være den eneste direkte krigføring mellom to atomvåpen-stater, og verden var naturlig nok litt spent.

Da vi spiste lunsj i en liten landsby et stykke forbi Kargil fikk vi en liten overraskelse. På forhånd hadde jeg tenkt at det som kunne skape forsinkelser for oss var dårlig vær eller uhell av noe slag. Men det indiske politiet fornekter seg ikke. Under lunsjen kom Ramji med drosje fra Kargil og meldte at det var problemer. Pick-up-en med utstyr og bagasje (og min havarerte Enfield) var blitt stoppet av politiet. I bilen hadde de funnet noen flasker rom, og stakkars Jamal, Ramji og Jigmet (hvorav ingen drikker alkohol) var blitt anklaget for smugling! Det er selvsagt ikke ulovlig

å reise rundt i India med noen flasker alkohol i bagasjen, men Kargil er en muslimsk by, og disse politifolkene hadde vært litt vel ivrige i tjenesten. Damon ble nødt for å ta drosjen tilbake til Kargil for å ordne opp i saken. Ramji skulle så overta hans motorsykkel og kjøre videre i forveien med oss andre. I stresset som oppstod glemte Damon å gi tenningsnøkkelen til Ramji, men som den habile mekaniker Ramji er, «koblet» han starten i løpet av et par minutter, ved hjelp av en ledningsstump og en kniv han fikk låne.



Vi kunne nå kjøre videre mot Rangdom, Ramji, Leigh, Stuart og meg. Turen til Rangdom var svært krevende. Etter kort tid tok asfalten slutt, og det var en svært humpete vei hele strekningen til Rangdom. Steiner i ulike størrelser og fasonger dekket hele veien, store og små dumper og noen steder dyp, løs sand. En rekke små elver fra fjellsidene skar gjennom veien på sin ferd ned til den større Suru-elva i dalbunnen lenger nede. Disse småelvene måtte vi krysse, og to steder var vannet så dypt at motoren stoppet. Da var det bare å trille sykkelen videre til tørt land og starte opp igjen. Det gikk fint. Vi hadde flott vær på hele strekningen, og kom fram til telteiren «Nun Kun Deluxe Camp» ved Rangdom ca kl 1700. To timer senere kom pick-up-en

med de tre siste. Misforståelsen på politistasjonen var blitt greit oppklart.



Foran oss ligger en enorm vid dal, nesten helt flat, omkranset av høye fjell. De mest dominerende fjellene er Nun (7135 m.o.h.) og Kun (7077 m.o.h.) mot sør. Neste dag skal vi over Pensi La, der vil vi kunne se den mektige isbreen som snor seg ned fra Nun-Kun-massivet.

## torsdag 4. juli

En meget fin morgen, klar himmel. Vi starter kl 0930, begynner straks stigningen opp mot Pensi La (passet er ca 4000 m.o.h.), og kjører i fint vær gjennom fantastisk natur. Veistandarden er omtrent som dagen før, så de evindelige, uregelmessige humpene må vi bare finne oss i. Utrolig at Enfieldene tåler all den julingen de får.



Undertegnede, på vei mot Pensi La

Etter nedstigningen fra Pensi La var vi kommet inn i Zanskar-dalen. Siden veien gjennom dalen her er eneste vei som forbinder Padum (dagens mål) med omverdenen, føles det temmelig øde og avsides. Om vinteren er det den frosne Zanskar-elva som er eneste farbare vei. Vi passerer noen små landsbyer med et par hus, markene virker fruktbare, så det er endel husdyr som beiter rundt omkring.



Den store breen fra Nun-Tuk-massivet

Vi kom fram til Padum ca kl 1500. Et bra hotell, «Marq Hotel», overraskende bra for denne isolerte byen med mindre enn tusen innbyggere, der utlendinger ikke fikk adgang før en gang på 1980-tallet. Befolkningen er i hovedsak buddhister, men det er et stort mindretall muslimer, og litt gnisninger mellom folkegruppene, selv om vi ikke merket noe til det. Noen kilometer lenger

inn i dalen ligger et buddhistisk kloster høyt oppe i fjellsida, dit skal vi dra neste dag.



To timer etter ankomst til «Marq Hotel» i Padum hadde Jamal og Ramji skiftet stempelet i den havarerte motorsykkelen. Det er jo egentlig en stor operasjon der det meste av motoren må plukkes fra hverandre. I Jamal og Ramji har Suzie og Damon fått to meget dyktige og pålitelige medarbeidere.

Det var en mild, stjerneklar kveld i Padum, ikke på langt nær så kaldt som i telteiren forrige natt. Jeg la meg tidlig, og kunne begynne å lese i Jo Nesbøs «Kakerlakkene», som jeg hadde kjøpt på flyplassen.

### fredag 5. juli

Fin morgen. Jeg spiste frokost på en kafe med Jamal, Ramji, Jigmet og Pankaj. Pankaj har jeg ikke nevnt før, men han ble vi kjent med i





Leh før vi reiste derfra. Han er en gammel venn av Damon, og na skulle han samme sted som oss, og i går kjørte vi sammen hit til Padum. Pankaj Trivedi er en indisk filmskaper, fra Mumbai. Han opererer under konseptet «Half Stories», og han lager små filmer om folket og landet,



spesielt i Himalaya. På You Tube ligger flere av filmene hans, en av dem som nettopp er lagt ut handler om en enkemann som driver et Royal Enfield-verksted i Leh. Blazing Trails har besluttet å sponse skolegang for denne mannens datter. På filmen (Tashi Dorje Leh) intervjues denne mannen, vi ser også Jamal og Damon, <http://www.youtube.com/user/pankajadventure>. Pankaj filmet endel i Padum, bl.a. i klosteret, og han ble der et par dager lenger enn oss. Regner med at det kommer

filmer om dette på hans You Tube-side.

Vi skulle være i Padum denne dagen. Litt ut på dagen kjørte vi innover til buddhist-klosteret. Fra klosteret høyt oppe i fjellet var det en fantastisk utsikt over dalen og fjellene rundt. En hyggelig munk viste oss rundt.

### **lørdag 6. juli**

Vi har en lang dag foran oss, så det er opp ca kl 0600. Vi må

kjøre samme vei tilbake til Kargil, siden dette er eneste vei fra Padum. Gjennom de samme humpene og krysse de samme elvene. Heldigvis er det en fantastisk natur å se på, for selve

kjøreopplevelsen er vel anstrengende. Det er også svært varmt inni kjøredressen, så jeg er

temmelig utslitt og uttørket da vi ankommer Hotel Siachen i Kargil. Jeg sov i ca 10 timer.



### **søndag 7. juli**

I dag skal vi kjøre fra Kargil til Leh, også en vei vi har kjørt før i motsatt retning. Men i motsetning til gårdsdagen er det her atskillig bedre veikvalitet, hovedsakelig asfalt, tildels helt ny asfalt, avbrutt av lengre og kortere veiarbeidsområder.

Turen går bra. Da vi kommer til Leh ca kl 1700 får vi vite at «alt» i byen er stengt. Den buddhistiske befolkningen har satt igang en protestaksjon i forbindelse med at et buddhistisk tempel var blitt bombet et sted lenger øst i India. Alle restauranter og butikker skal derfor holdes stengt i to dager. Vi blir værende

på Hotel Jorchung der vi bor, og de serverer oss middag.

## mandag 8. juli

Vi startet relativt sent (kl 1000), og kjørte en liten omvei for å unngå sentrum av byen. Dette gjorde vi for ikke å komme borti eventuelle opptøyer som følge av protestaksjonene fra i går, og som skal fortsette i dag. Så bar det nordover og ganske snart begynte stigningen. I dag skal vi over turens høyeste punkt, Khardung La.

Khardung La pleier å få beskrivelsen «Worlds Highest Motorable Road», og skiltet på toppen viser 18380 ft.o.s.l (5602 m.o.h.). Nå er ikke dette helt riktig. Nyere målinger har vist at dette passet ligger på «bare» 17582 ft.o.s.l (5359 m.o.h.), og det er et par andre steder i verden (men mer utilgjengelige) at man kan kjøre noen meter høyere opp. Inderne vil gjerne holde fast på denne «rekorden», så selv om de nå har satt opp et nytt skilt har de beholdt de gamle og ukorrekte høydeangivelsene.



Før vi nådde helt opp var det endel venting i forbindelse med veiarbeid. De jobber med å utvide veien. Slik det er nå er det ikke lett å passere alle steder. Veien over Khardung-passet er strategisk meget viktig. Det er den eneste veiforbindelsen mellom sør og nord i dette området. Den gamle silkeveien gikk her, og under siste verdenskrig prøvde engelskmennene å frakte krigsmateriell inn til Tibet og Kina langs denne ruten. Veien er kun farbar noen få sommermåned, og selv da kan den bli sperret av uvær, snø, ras e.l. Dagens strategiske

betydning er åpenbar ved at både Kina og Pakistan ligger like ved, og grensene er omstridde.



Da vi kjørte nedover på nordsida av passet ble vi etter en stund stående i kø ved en landsby. Veien var sperret som ledd i en fredelig demonstrasjon på grunn av eksplosjonen i det buddhistiske templet dagen før. Vi ble stående et par timer, men vi fikk høre at veien hadde vært stengt i seks timer.

Endelig kunne vi kjøre videre mot Nubra Valley og Camp Hundar der vi skulle

overnatte. Nubra Valley er et fantastisk sted. I dalbunnen er det enorme sletter med fin ørkensand, blåst sammen i spesielle formasjoner. Da vi kom fram til Hundar var det som en oase, kjempefjell både i nord og sør, men likevel åpent. Her kan de faktisk dyrke epler og aprikoser, vel 3000 m.o.h.



Nubra Valley

Camp Hundar er en teltleir med temmelig luksuriøse telt: Vannklosett, dusj og innlagt strøm, tepper på gulvet og selvfølgelig en behagelig seng å sove i. Jeg antar at de tar ned teltene om

vinteren, da er alt dekket av snø, og det kan bli atskillige minusgrader. Camp Hundar eies av det store buddhist-klosteret i Thiksey, og bestyreren her er en meget hyggelig mann. Dette stedet er etter min mening det mest behagelige og fredelige sted så langt på turen. Man skulle kanskje ikke vente det. Mot øst er det sju mil til den kinesiske (tibetanske) grensen, mot nordvest er det sju mil til det pakistansk-kontrollerte Kashmir, og mot nord er et «ingenmannsland» som



forsåvidt alle tre land gjør mer eller mindre krav på. Ingen utenom lokalbefolkningen får lov til å reise lenger nord enn til Hundar, og selv her trenger man en såkalt «inner-line-permission»



for å være. Men når man sitter her føler man at man er minst hundre mil unna enhver konflikt.

### **tirsdag 9. juli**

Vi har en rolig dag i Camp Hundar. Jeg ruslet litt oppover fjellsiden der det ligger utallige større og mindre buddhistiske



klostre. De fleste ser ut til å være ubebodde og nærmest ruiner, men noen få er i god stand. Ellers gikk dagen med til avslapping og lesing. Om kvelden kunne vi hygge oss ved leirbålet.

### **onsdag 10. juli**

Vi drar nå sørøstover i Nubra, stiger oppover og passerer fjellene litt lenger øst enn der vi kom fra to dager før. Etter å ha startet nedstigningen på sørsida kommer vi til en dal der det er utallige S-svinger nedover, og langt der framme, helt nøyaktig 27 km, kan vi se den lille landsbyen Serthi. Dit skal vi ned, og der er det et veiskille. Den opprinnelige planen er endret litt, så vi kjører nå videre til Thiksey istedet for Pangong Tso.



Utsikt mot sør. Landsbyen Serthi ligger i det grønne området

Thiksey har et stort kloster med over hundre munkene. Selve klosteret dekker toppen av et fjell, og nedover fjellsiden ligger de små husene der munkene bor. Vi tar inn på Chamba Hotel i landsbyen, et hotell som forøvrig er eid av klosteret, slik de også eier Camp Hundar.



Klosteret i Thiksey

**torsdag 11. juli**

Vi drar nå til Pangong Tso. Det er nesten skyfri himmel, været har også i dag vist seg fra sin beste side. Først kjører vi tilbake til veiskillet Serthi. Så tar vi østover, opp i høyden, og kommer



til Chang La. Dette er et pass som ligger nesten like høyt som Khardung La. Hvis skiltet her viser riktig har de to passene samme høyde, 5360 m.o.h., men Chang La regnes som litt lavere.

På vei ned fra Chang La, østover, har jeg et lite uhell. I en venstresving (og det er som kjent venstrekjøring her) kommer jeg litt for sent inn i svingen slik at jeg lenger fram i svingen ikke klarer å holde venstrekanten tilstrekkelig.

Mot oss kommer en bil som nok

også ligger litt langt mot midten. For å gjøre historien kort: Takket være min høyre veltebøyle får motgående bil en kraftig bulk i siden over høyre bakhjul. Damon kom like bak og var nok overrasket over at jeg kunne reise meg opp uskadet, for det så litt skummelt ut. Et skrubb/brannskår på kneet var det eneste, og det plaget meg ikke. Jeg erfarte at kjøreutstyr har god beskyttelse på de riktige steder. Damon måtte «forhandle» med sjåføren, og det endte med at jeg betalte ham 5000 Rupee (ca 500 kr.). Selv i India er ikke det nok til å fikse karosseriskaden, så han har vel forstått at han måtte ta litt av skylden. Motorsykkelen kunne jeg kjøre videre med, med knust lykt, etter at veltebøylen var bøyd litt tilbake.



Ved Pangong Tso

Pangong Tso er en fantastisk sjø. Krystallklar, blå og grønn, svært lang med sletteland og sanddyner på ene siden, mot nord fjell, noen snødekte, og daler innimellom. Det skal være saltvann i sjøen. En gang, for mange millioner år siden, var dette området en del av havet. Vi tar inn på en av de permanente teltleirene med utsikt over vannet.



### fredag 12. juli

Dette er vår siste kjøredag, også denne med fint vær. Vi kjører først tilbake samme vei som vi kom dagen før, over Chang La, til Serthi og videre til Thiksey. Vi spiser lunsj på



Chamba Hotel, før den siste etappen tilbake til Leh. Om kvelden går vi alle, Stuart, Leigh, Damon, Jamal, Ramji og meg ut og spiser. Det er fredag, så noen restauranter er stengt, men vi finner en som er åpen. Å drikke øl på en fredag er heller ikke helt riktig på et sted med en betydelig muslimsk

befolkning, men ikke verre enn at vi får, på betingelse av at flasken ikke står oppå bordet! Sånt sett er folk her meget moderate og pragmatiske.

### lørdag 13. juli

Allerede kl 0500 blir vi hentet av en taxi for å kjøre til flyplassen. Flyet går kl 0700. Flyplassen er som i en norsk småby, ikke så mange avganger hver dag. Men kontrollregimet er litt annerledes. I tillegg til den vanlige sikkerhetssjekken er det postert ut vakter rundt omkring med maskinpistoler, så her skal man ikke gjøre for mye ureglementert. Allerede før vi var i flyet var pass og visum blitt sjekket fem ganger. Men alt går greit, vi letter i rute og ankommer Delhi før 0800.

Stuart, Leigh og meg har avtalt at når vi kommer til innenlandsterminalen i Delhi tar vi en taxitur i Delhi for å se litt på byen. Taxien (med aircondition!) har vi bestilt i Leh dagen før, og det koster ikke mer enn et par hundre kroner for hver av oss for en slik tur som varer hele dagen.

Det er nemlig ca 19 timer å vente før flyet KLO872 til Amsterdam skal gå. Stuart og Leigh har noen timer kortere ventetid, de skal fly til London.

Byen Delhi var egentlig en skuffelse. Vi kjørte rundt en stund og så på et par gamle palass, noen regjeringsbygninger, noen store parker og travle sentrumsgater med masse mennesker. Etter at vi hadde spist lunsj på en restaurant bestemte vi oss for å be sjåføren kjøre oss til flyplassen, flere timer tidligere enn avtalt, så fikk vi heller vente der. Og slik ble det. Etter en «uendelig» venting, diverse passkontroller og med bevæpnede vakter traskende rundt kunne jeg ta fatt på hjemreisen.

-----  
leif erik

