

# Naar **Iran**, dan links

**1932** ELLA MAILLART, ONTDEKKINGSREIZIGSTER, JOURNALISTE, ALPINISTE, FOTOGRAFE, SKIKAMPIONE EN PROFESSIONEEL PLAN- TREKSTER ZIT AL WEKEN VAST IN MOSKOU. ZE PROBEERT AAN TE SLUITEN BIJ EEN RUSSISCHE EXPEDITIE NAAR DE TIEN SHAN, HET GEBERGTE OP DE GRENS VAN KIRGIZIË EN CHINA. MAILLART IS GEFASCINEERD DOOR DE ROL VAN DE VROUWEN IN DE NOMADENGEMEENSCHAPPEN DIE IN DIT GEBIED RONDTREKKEN. EIGENLIJK WIL ZE NAAR KASHGAR, KNOOPPUNT VAN DE OUDE ZIJDEROUTES WAAR AL DEZE VOLKEREN SAMENKOMEN. DE CHINEZEN DOEN ECHTER MOEILIK EN OOK DE RUSSEN WILLEN GEEN NIEUWSGIERIGE WESTERLINGEN IN DEZE GEVOELIGE GRENSGEBIEDEN. NIEMAND WIL HAAR MEENEMEN. PLOTS BOTST ZE OP EEN FRANSE EXPEDITIE DIE OP HET PUNT STAAT TE VERTREKKEN. ZE MAAKT HEN WIJS DAT ZE EEN SLAAPZAK, STIJGIJZERS, EEN PRIMUS EN EEN VISUM HEEFT. DIE MIDDAG BEGINT ZE AAN EEN WAANZINNIGE RACE DOOR MOSKOU OM DIT VERZONNEN MATERIAAL BIJEEN TE KRIJGEN. ONGEVEER ZO BEGINT OOK ONZE REIS.



Kilometer 0. We staan twee maanden voor vertrek en hebben nog steeds geen motoren. Of toch geen rijdende. Trui's trouwe Suzuki DR 650 SE staat klaar in de garage, maar het motorblok heeft het opgegeven na de vorige lange reis, naar Indië en terug. Voor mij zijn we al bijna een jaar op zoek naar een identieke DR met niet al te veel kilometers op de teller, maar dat valt tegen. In België zijn er maar een veertigtal in omloop want in zijn originele staat is dit zowat de lelijkste motor die ooit werd gemaakt. Toch wil ik geen andere want vertrekken met twee identieke motoren heeft nu eenmaal extra voordelen. Trui kent de nucken en kuren van deze beesten en het scheelt de helft in reserveonderdelen die we moeten meezeulen. Gelukkig biedt het internet soelaas. Op het laatste nippertje beginnen we aan een 48-uur durende race naar Oostenrijk waar een ongelukkige motard met rugproblemen een DR in de schuur heeft staan. Er zit zelfs al een 25-liter tank op, beter kan het niet. En we hebben nog meer geluk want op de terugweg vinden we in Duitsland een bijna nieuw motorblok voor Trui's DR. Het gesleutel kan beginnen.

Net als we denken dat de grootste hindernis genomen is, zitten we er goed naast. Voor elk opgelost probleem krijgen we er twee nieuwe in de plaats. Het kofferrek, nochtans speciaal voor deze DR's ontworpen, wringt aan alle kanten en als we de knipperlichten erop monteren kunnen de koffers niet meer open. En dat is nog maar het begin: de motoren gedragen zich als de houten bouwstenen waar je meubels mee moet maken. Enkele bout past en in elk pakket onderdelen ontbreekt wel iets. Zelfs in de volledig verzegelde kettingsmeerset – 'No. 4305. Personally checked by Allison' – ontbreekt de belangrijkste tube. Allison zal een zwaar weekend gehad hebben. Bestellingen blijven eindeloos in back-order staan of raken zoek in de post en onze maten blijken niet te passen in de bestelde 'one size fits all' spullen. We foeteren, ploeteren en schakelen dan maar over op 'British engineering'. Voor elk probleem komt er een creatieve oplossing. Schroeven worden in situ gedraaid, handvaten worden uitgevijld en bijgeslepen, valbaren – onmisbaar voor Trui's gemoedsrust nadat een open beenbreuk in Pakistan een vroegtijdig einde maakte

aan haar eerste overlandreis in '99 – worden op maat gelast. Als kers op de taart overtrekken we de zadels met een pracht van een schapenvelletje om de ergste zadelpijn te voorkomen. Voor de bevestiging van het schapenvel diept Trui een echte jartellengordel op. Nu kan het niet meer fout gaan. Tijd voor een testrit hebben we niet meer. De nacht voor ons vertrek vullen we met de montage van een extra luide claxon, op een reis naar het Oosten de beste levensverzekering. Dan is het opladen, afscheid nemen en gaan...

## EZELRIJDEN

Kilometer 1129. We hebben de motoren voor deze trip uitgekozen met dezelfde zorg waarmee een reiziger vroeger zijn paard uitkoos. Met de nodige uithouding voor de lange stukken. Robuust en betrouwbaar, bestand tegen de barre omstandigheden, het zware terrein en de extreme temperaturen. Krachtig, vurig, maar niet te nerveus, makkelijk handelbaar op de smalle bergpassen en moeilijke passages. Motoren die niet terugschrikken voor wat zand, losse stenen, een rivierdoorsteek.





We hebben duizend redenen om deze tocht te ondernemen.  
En tegelijk maar één: de reis zelf,  
in al zijn angstaanjagende schoonheid.



**We hebben de motoren voor deze trip uitgekozen met dezelfde zorg waarmee een reiziger vroeger zijn paard uitkoos. Maar volledig opgeladen voelen onze trappelende raspaarden meer aan als een stel lompe pakezels van 220 kilo met een wisselend humeur.**

Maar vooral licht en wendbaar, zodat we ze makkelijk de baas kunnen. Onze zoektocht is perfect geslaagd: 147 kilo leeg en meer dan genoeg paardenkracht voor het nakende avontuur. Maar op de *Passo dello Stelvio* moeten we vaststellen dat het toch wennen zal zijn voor we met deze motoren lichtvoetig door de haarspelden sjeezen; volledig opgeladen voelen onze trappelende raspaarden meer aan als een stel lompe pakezels van 220 kilo met een wisselend humeur.

We zijn afgelopen dagen door Europa gejakkerd aan 120 km/uur. Nu zitten we vast op een schip dat onverstoortbaar zijn eigen tempo bepaalt. En dus ook het onze. De tijd rekt zich uit tot een eindeloze vlakke lijn en ook onze gedachten komen tot rust. De pre-reis-stress

valt van ons af. Misschien is dat wel één van de grootste voordelen van reizen per motor: je reist niet sneller dan je ziel en past je gradueel aan de veranderende omgeving aan. In onze vliegtuigcultuur zijn we gewend meteen ons doel te bereiken: 1 2 3 Taj Mahal. Over land reizen mag dan zwaarder zijn, de beloning is des te mooier. Deze 53 uur durende bootreis in monotoon blauw en wit past helemaal bij de afstand die we afleggen. We wisselen tenslotte van continent, laten Europa achter ons en trekken Azië in.

's Avonds krijgen we gezelschap van kapitein Halid en Fuad, de *chief engineer* van het schip. Als de mannen horen dat we met twee motoren op weg zijn naar de Chinese grens vallen ze bijna steil achterover. En waar zijn onze echtgenoten? "Die werken in Oezbekistan, we

gaan hen bezoeken." Voor de zekerheid halen we de foto's van onze geleende echtgenoten boven. Het traukje is zo oud als de straat, maar blijft zeer efficiënt om de meeste geïnteresseerde mannen op afstand te houden. Halid kijkt ernaar en schudt nadenkend zijn hoofd. "China... Dat is de halve wereld rond. Op een motor dan nog. Dat zou ik voor geen enkele vrouw doen. Zelfs niet voor Sharon Stone." Wij wel. Het thuisfront was sceptisch. "Op de motor naar Iran? Twee vrouwen alleen? Is dat niet gevaarlijk?" Misschien. En misschien ook niet. Precies daarom willen we zeven maanden lang door moslimlanden reizen, langs het spoor van de oude zijderoutes, steeds verder oostwaarts. Om met onze eigen ogen te gaan kijken of 'de moslimwereld' inderdaad zo'n

gevaarlijke plek is, vol baardige fundamentalisten met gevaarlijke ideeën. Tegelijkertijd willen we laten zien aan de vrouwen ginds dat je ook als vrouw je dromen kan waarmaken. Zonder de hulp van een man. Zelfs op een motor. Natuurlijk willen we niet alleen maar de wereld verbeteren. Het is ook gewoon een meisjesdroom om met de motor door al die lege, onherbergzame landschappen te rijden. Langs steden met magische namen zoals Samarkand en Isfahan. Zo hebben we duizend redenen. En tegelijk maar één: de reis zelf, in al zijn angst-aan jagende schoonheid. Het slingerende pad naar het onbekende dat zich eindeloos voor ons uitstrekt.

**TAPIJVERKOPERS**

Turken mogen dan wel een solide reputatie hebben als tapijtkopers en *marchandeurs*, wij merken er niets van. Bloednieuwsgierig zijn ze wel en elke gelegenheid is goed voor een babbeltje. Maar verder zijn ze vooral ontzettend gastvrij en vrijgevig. Als we afstappen om te tanken krijgen we meteen thee aangeboden.

Altijd. Dat verzacht enigszins de benzineprijs. Je betaalt hier 1,8 euro voor een liter en dit is een verdomd groot land. Maar behalve de vervelende vaststelling dat op cola rijden hier goedkoper zou zijn, is Turkije een land waar je als motorrijder ruimschoots aan je trekken komt. Hier vind je werkelijk alles. Van prachtige kustwegen tot ijzingwekkende bergpassen, van snelle, perfect geasfalteerde wegen met lange, soepele bochten tot zanderige, steile pistes die je tot in het kleinste bergdorp brengen: geen twee dagen zijn gelijk. Eigenlijk is het hoogst bizar dat we hier, zo dicht bij Europa, niet veel meer motorrijders zien die een korte vakantie combineren met een heerlijke *mezze* of één van de vele *kebab*-schotels. Ook op cultureel vlak is Turkije een rijk gevulde schotel. Het land heeft meer Hittitische, Griekse, Lycische, Romeinse, Byzantijnse en Ottomaanse architectuur op zijn grondgebied staan dan een actieve toerist in zijn hele leven bezocht krijgt. Soms spectaculair, al honderd jaar opgegraven en leeggeplunderd, onderzocht en gerestaureerd, en onder de voet gelopen door busladingen vol.

Soms afgelegen, pas ontdekt, nog half overgroeid. Zelfs in Capadoccië, het toeristische hart van Turkije, valt het ons op dat je, zodra je van de hoofdweg afwijkt, meteen een paar honderd jaar terugrijdt in de tijd. De kortste weg tussen twee steden brengt ons meestal meteen op pistes die niet veel meer zijn dan een boerenslag. Het pad slingert omhoog, een brommertje met vader, moeder en de drie kinderen-met-boekentassen netjes achter elkaar op het zadel geschoven, haalt ons in. En plots, al na de eerste bergpas, staan we in de late middeleeuwen; boeren laten hun enige koe uit, karren hebben volle houten wielen en de vrouwen keren zich af als we langsrijden, in de overtuiging dat we mannen zijn.

**BOYS AND THEIR TOYS**

Hartje Koerdistan. De militaire aanwezigheid in de regio is al sinds jaar en dag zeer hoog. Bemande tanks, zandzakjes, kazernes vol jonge rekruten, geschutskoepels, geweren en verrekijkers moeten de veiligheid garanderen. Het wordt erger naar het Oosten toe, op



## 'DUR: JANDARMA' Stoppen dus. Meestal zijn de jongens die de checkpoints bemannen gewoon nieuwsgierig, soms hebben ze last van het 'snotneus-met-groot-geweer'-syndroom.

het eind botsen we om het half uur op een bord met 'DUR: JANDARMA' Stoppen dus. Meestal zijn de jongens die de checkpoints bemannen gewoon nieuwsgierig, soms hebben ze last van het 'snotneus-met-groot-geweer'-syndroom. We doen ons best om niet in de lach te schieten als er voor de derde keer argwanend op de meloen gezworen wordt die op Trui's bagage bengelt. "Wat is dat?" Een meloen-bom, mooi bovenop zodat je niet moet zoeken, tiens. Of ze willen per se ons visum voor Turkije zien. Alsof we ons, drieduizend kilometer landinwaarts, plots op Star Trek-achtige wijze gematerialiseerd hebben. 'Beam me down, Scottie.' Maar meestal worden we vrolijk en een beetje jaloers uitgewuifd. 'Motorbike. Adventure!'


Kilometer 4825. We komen aan in Tatvan als het bijna donker is, net na een gigantische stortbui. De straten liggen opgebrosen en de regen heeft van de hele stad een sombere modderpoel gemaakt. Vrolijk word je hier niet van. Bovendien heeft het hotelletje waar we willen logeren geen parking, en hangen er een hoop jonge mannen rond op straat die iets teveel interesse hebben in de motoren. Maar dit is Turkije: de ontvangst is warm en alles is oplosbaar. Ook al zien we er uit als een stel landlopers en hangen de motoren onder het slijk, de hoteleigenaar dringt erop aan dat we onze beesten parkeren in het washok, tussen de schone lakens. *No problem.* En dan is er uiteraard thee. De volgende morgen schijnt de zon en ziet de wereld er weer totaal anders

uit. We laden onder ruime belangstelling weer op. De jongens begrijpen hoegenaamd niet hoe we al die bagage gaan meenemen. *Just watch, big trick.* Natuurlijk komen we niet weg zonder thee. Verbazingwekkende vaststelling: één van de jongens blijkt stom te zijn; we communiceren makkelijker met hem dan met de anderen. Hij wijst naar zichzelf en bedekt zijn oren in een 'bid'-gebaar. Dan kijkt hij naar ons terwijl hij een onhandig kruis slaat. Ik doe hem even onhandig na. Jaja, 'christian'. En getrouwd, en hetero. De dag is weer goed begonnen, met drie leugens op rij.

### EEN WOLF IN SCHAAPSVACHT

Kilometer 5672. Dogubayazit. Dit grauwe gehucht staat ook bekend als *Doggy Bisquit* of



als het tegenvalt als *Dogshit*. Echt gezellig is het niet want zoals de meeste grensstadjes is het niet alleen een trefpunt voor reizigers, maar ook de ideale plaats voor smokkel en andere louche zaakjes. Zo staat Murat Camping waar wij onze intrek nemen vooral bekend als 'the last place where you can get real beer'. Maar Murat heeft nog andere troeven dan de ijskoude Efes die hij serveert. Van op zijn terras kijk je uit op het Ishak Pasha, een 17e eeuwse sprookjespaleis dat van op de rotsen een oogje in het zeil houdt over de nieuwe stad beneden. Het paleis, een mengelmoes van stijlen, is even adembenemend als het uitzicht over de vallei. Meer nog, het is ook een ingenieus staaltje bouwkunst want het had centrale verwarming, stromend water en een afvoersysteem. Beter dan Versailles,  mooi het decor ook is, het ongeduld en de nieuwsgierigheid zijn te groot. We willen verder, de grens over. Zodra het licht is klimmen we in het zadel: hoofddoeken in de

aanslag, lange 'motorjurken' aan. Op naar Iran. Alleen Trui's motor denkt er anders over. Hij wil niet starten, braakt een dikke wolk zwarte rook uit en geeft dan finaal op. Vloekend kleden we ons opnieuw half uit en halen de gereedschapskist boven. Wat krijgen we nu? Hij heeft al een paar dagen rare kuren, stilvallen en tegenpruttelen en zo, maar dit... Een dik half uur later hebben we de schuldige gevonden: een zwartgeblakerde bougie. Vreemd, want die maakten we twee dagen geleden ook al schoon. Maar als we de ontsteking testen, vonkt die netjes. Dus besluiten we onze bougie-theorie aan te houden en hem te vervangen. En ja hoor... de motor doet het weer. Op naar de grens!

Aan de Turkse kant van de grens gaat alles prima. Maar dan, midden in Niemandsland, als alleen een hek ons nog scheidt van Iran, krijgt Trui's motor weer een hoestbui. Verslagen kijken we naar de dikke zwarte wolk. Wat nu? Doorrijden of terugkeren? In ons hoofd ver-

schijnen al doemscenario's. Aan een Turkse mecanicien in gebarentaal uitleggen wat er scheelt. Wachten op wisselstukken die van god-weet-waar moeten komen. Ondertussen verloopt ons visum voor Turkmenistan. Te laat in de bergen, sneeuw op de Pamir Highway... Maar we zijn het erover eens dat doorrijden geen goed idee is. Wisselstukken bestellen in Iran is helemaal hopeloos. Bezorgd draaien we om. *Back to Dogshit.* Na een stevige Efes voor Trui en een extra zwarte koffie voor mij gooien we de DR nog een keer open. Wat mankeert het beest toch? Trui wil zuchtend de carburator beginnen openschroeven, maar mijn luiheid, verpakt als logica, wil eerst alle andere mogelijkheden uitsluiten. Okee, de motor krijgt duidelijk een te rijk mengsel naar binnen. Dus of te veel benzine, of te weinig lucht. De luchtfilter hebben we gisteren al uitgewassen dus die kan het ook niet zijn. Ik haal het zadel eraf en demonteer het luchtfilterdeksel. Plots start



Ik denk dat het vijftien jaar geleden is dat ik nog een rok gedragen heb, laat staan een kleedje.  
**Khomeini mag zich er postuum op beroemen**  
 dat hij de eerste man in jaren is die mij zover krijgt.

de motor weer normaal. Bizar. En ook met het deksel dicht is er geen probleem. Maar als Trui opstapt voor een proefritje, geeft hij geen kik meer. Plots valt onze euro, precies tegelijk, en we komen bijna niet meer bij van het lachen. De jartellengordel onder het zadel is losgesloten en het schapenvel blokkeert de luchtinlaat. Daar had een mecanicien een paar uur naar kunnen zoeken want elke keer als je begint te sleutelen haal je het zadel eraf en verdwijnt de spookpanne vanzelf!

**WELCOME TO TABRIZ!**

Kilometer 6110. We zijn in Iran! Dit is het land van de *mullahs* en de *chadors*, van *dizi* (een heerlijk stoofpotje) en alcoholvrij bier,

maar bovenal van waanzinnig verkeer. En dat zullen we geweten hebben want ons strijdplan voor Iran mislukt al op dag 1: in alle grote steden aankomen tussen twaalf en vier, als alles gesloten is en het helse verkeer even stil ligt. Mis dus. We rijden Tabriz, een stad van bijna 2 miljoen inwoners, binnen bij valavond. De bazaar is net terug open en op de hoofdstraat komen we terecht in een soort organische, toeterende brij die zich op totaal onvoorspelbare wijze voortbeweegt. In een eenrichtingsstraat zien we tegelijkertijd koplampen en achteruitrijlichten op ons afkomen! Hier rijden lijkt op Tetris spelen met heel veel blokjes. En tussen al dat wriemelende blik moeten we ook nog de weg naar het centrum vinden... Als we het

op een gegeven moment vragen – want in Iran ben je meteen een totale analfabeet, je kan hier geen enkel straatnaambord lezen – biedt een scootertje aan ons voor te rijden. Een goed kwartier en minstens tien ontweken ongevallen later komen we op onze bestemming, met hartslag 180 en een stevig verhoogd adrenalinepeil. Onze scootergids geeft ons met een brede glimlach een hand, in de volle overtuiging dat we mannen zijn: "Welcome to Tabriz!"

Ik denk dat het vijftien jaar geleden is dat ik nog een rok gedragen heb, laat staan een kleedje. Khomeini mag zich er postuum op beroemen dat hij de eerste man in jaren is die mij zover krijgt. Veel mannelijke reizigers staan er waarschijnlijk niet eens bij stil, maar wie als

vrouw door de 'Islamic Republic of Iran' wil reizen moet haar garderobe aanpassen. Naast de verplichte, onvermijdelijke hoofddoek moet je ook een 'manteau' dragen die 'de vormen van je lichaam verhuult'. Maar dat wil niet zeggen dat iedereen er hetzelfde uitziet. In de kleinere of religieuzere steden zie je veel echte 'chadors' wat in het Perzisch gewoonweg 'tent' betekent. Concreet is het een groot zwart doek dat je bij de minste windstoot letterlijk met hand en tand moet vasthouden. In grotere steden zie je eerder manteaus, vaak zelfs behoorlijk getailleerd en over een jeans gedragen. Volgens Trui was de mode in 2002 een stuk korter dan in '99, maar het lijkt erop dat Ahmedinadjad de lat nu weer wat lager heeft gelegd en dat zwart toch weer de kleur van het moment is. Ook in 'schoenen zie je in alle kleuren en 'standen'. 'Iran's dragen hem ergens op het achterste kwartje van hun haar en tonen graag hun modieuze froufrou. Je moet hem wel

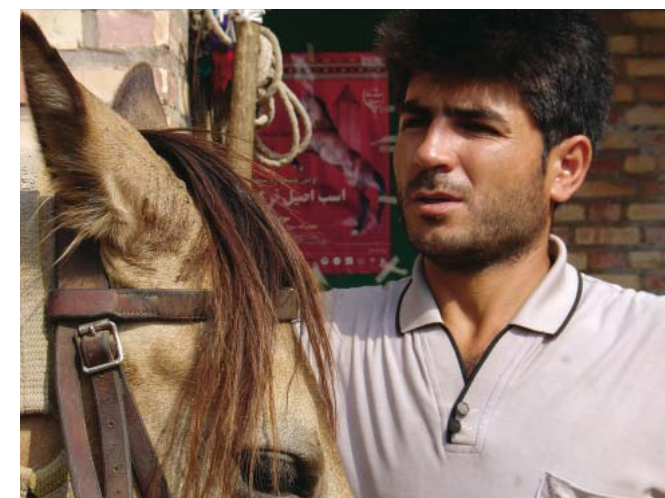
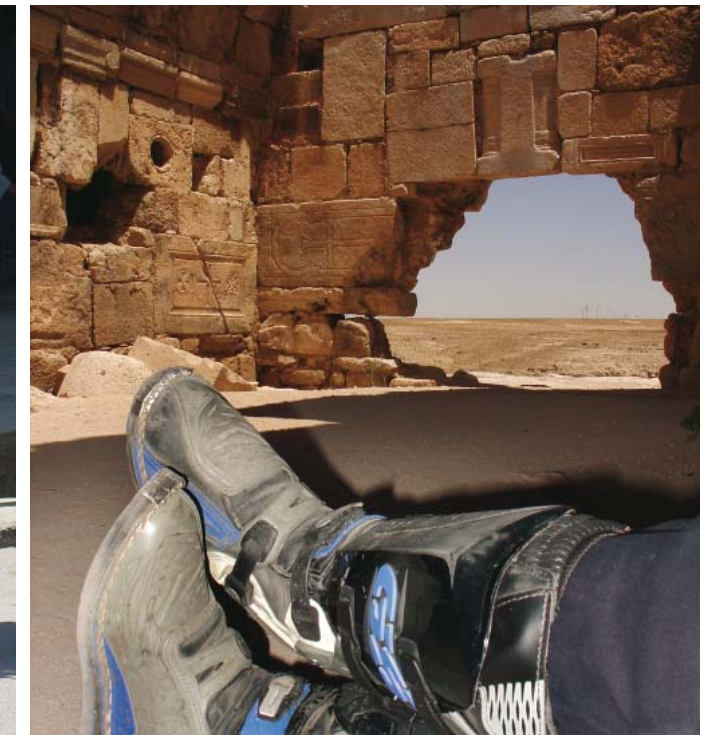
overal dragen zodat je het gevoel hebt dat je met hoed en jas aan tafel zit. En elke keer als er op de deur van de hotelkamer geklopt wordt, zorgt dat meteen voor de nodige stress: "Doe jij open? Ik ben nog 'in mijn haar!'"

**DE GROTE DROOGLEGGING**

Onze reis begint steeds meer te lijken op een aflevering van Peking Express. De Iraanse regering heeft net voor onze doortocht beslist de benzine te rantsoeneren. Mensen krijgen nog honderd liter per maand. Tanken kan nu alleen nog met een elektronisch pasje en voor dat handvol toeristen dat hier met eigen vervoer rondreist is niks voorzien. We informeren bij de ambassade waar ze ons geen oplossing kunnen bieden. "Wij adviseren u een andere route te nemen." Interessant. Alleen ligt Iran nogal in de weg als je richting Centraal-Azië wil. "Och, waar een rantsoenering is, bestaat een zwarte markt", denk je dan. Niet zo in Iran. Zelfs als

we aanbieden om meer te betalen, blijven de pompbedienden een beetje hulpeloos glimlachen. Ze willen ons wel helpen, maar het gaat gewoon niet zonder pasje. Noodgedwongen schoeien we telkens weer een paar kostbare liters benzine bij elkaar van diverse Iraanse chauffeurs terwijl hun rantsoen eigenlijk niet eens volstaat om naar hun werk te rijden. En dat allemaal omdat wij hier perse op vakantie willen. Gelukkig zijn de Iraners van nature erg vriendelijk en behulpzaam. Mensen krijgen we van iedere klant die komt tanken een paar liter benzine en zo raken onze tanks uiteindelijk vol. Sterker nog, de meeste chauffeurs willen zelfs niet dat we ervoor betalen. Onverwonderlijk zal dit probleem dus wel niet worden. Alleen is tanken vanaf nu een klus die een uur of twee in beslag neemt.

Kilometer 7342. Twee dagen later staan we in Gorgan. De groene kust verdwijnt in het niets en maakt plaats voor een eindeloos leeg



## Hopelijk straalt de zegen van de Imam ook van op een afstandje op ons af want aan de grens met Turkmenistan kunnen we vast wel wat hulp gebruiken.

steppelandschap. Aan de horizon plooid de aardkorst zich in steeds groter wordende golven en vruchtbare heuvels rijzen uit het landschap omhoog. Hier begint een nieuw land, abrupt en zonder grens: Iraans 'Turk(m)e(ni)stan'. Het landschap is niet het enige dat verandert. De mensen hebben plots Aziatische trekken en ook de taal is niet meer dezelfde, Perzen zijn hier een minderheid. Dit is het land van de Turkmene, vroeger een volk van onklopbare ruiters, nu een landbouwgemeenschap die zijn tradities in stand probeert te houden. Hier ergens woont ook Louise Firouz, een Amerikaanse paardenkweekster die trouwde met een Iraniër uit de entourage van de sjah en hier twee vergeten lokale paardenrassen herontdekte. Ze woont al meer dan vijftig jaar in Iran en heeft zo ongeveer alles meegemaakt. Ten tijde van de

revolutie belandde ze in de gevangenis, maar omdat ze haar paarden niet in de steek wou laten ging ze in hongerstaking en kwam na drie weken weer vrij. Haar volledige kudde werd twee keer aangeslagen en verkocht als slachtoffer. Elke keer begon ze echter koppig opnieuw en dus woont ze nog steeds op haar fokkerij in het onooglijke gat Gharra Tapph Sjeikh. Een adres hebben we niet, maar in een straat van veertig kilometer weet iedereen meteen wie we zoeken. De Amerikaanse? "20 km then left." Paarden? "That way!" Louise is ondertussen een even grote legende als haar paarden. Een beetje onzeker, want onaangekondigd, kloppen we aan. Een kwieke dame doet open. "Wie zijn jullie in godsnaam? Kom binnen. Ik ga eerst even naar een zieke merrie kijken, dan zien we wel of ik jullie wil houden. En doe die lange jassen uit,

het is bloedheet vandaag. En die hoofddoek. In mijn huis gelden mijn regels." Opgelucht gooien we de manteaus die we over onze protectievesten dragen uit. Die ondingen zijn inderdaad verschrikkelijk in de hitte. Even later komt Louise terug. We verontschuldigen ons dat we niet gebeld hebben. Ze glimlacht. "De telefoon werkt toch niet. Maakt niet uit hoor, we doen hier al lang niet meer aan noodgevallen. You either live, or die." We blijven uiteindelijk drie dagen hangen en maken kennis met een uiterst fascinerende vrouw. Louise is een uitmuntend vertelster die ondertussen vervlochten is met dit land, zijn politiek en zijn geschiedenis. "Ik word gek als ik te lang in het Westen blijf. Het begint al als ik die dikke Amerikaanse vrouwen zie. Dan denk ik: Khomeini had gelijk. Cover it up, cover it up!"

## MET DE ZEGEN VAN IMAM REZA

Kilometer 7826. Mashhad. Een stad vol imams, zwarte chadors, rijke Saudi's en vrouwen-zonder-voorkant. 35.000 pelgrims per dag, drie miljoen inwoners, en wij. Geen buitenlander in zicht (toch geen 'witte'). Dit is de stad van Imam Reza, voor de sjieten de vierde heiligste plaats ter wereld. Het schrijn domineert het hele stadsbeeld. De sjah stelde het heiligdom, tegen de wil van de mullahs, open voor niet-moslims. Khomeini draaide die vrijheid weer terug: het complex mag je bezoeken, maar het schrijn zelf is verboden terrein. Hopelijk straalt de zegen van de Imam ook van op een afstandje op ons af want aan de grens met Turkmenistan kunnen we vast wel wat hulp gebruiken. De volgende morgen drinken we ons laatste Iraanse fruitsapje. Dat is één van de grote voordelen aan dit alcoholvrije land: je geraakt hier niet aan een frisse pint, maar je kan wel alle mogelijke sapjes krijgen, van aardbei tot banaan, van mango tot granaatappel. Vers en voor een habbekrats. Het kwik stijgt ondertussen naar veertig graden. Onze hoofddoek plakt in onze helm, we bakken bijna uit onze manteau en het zweet staat in onze crosslaarzen. Het zuiden van Iran houden we voor de herfst, als het koeler is. Maar er staat ons nog een veel heterere bakoven te wachten want voor ons ligt de Turkmeense Karakum, de heetste woestijn van het continent.

*Wordt vervolgd...*

TEKST EN FOTO'S: Trui Hanouille, Gaea Schoeters