



REISVERHAAL SRI LANKA

Apocalypse yesterday

HOE SLECHT DAT OOK IS VOOR HET HART VAN MIJN (SCHOON)MOEDER, IK HEB EEN ZWAK VOOR REIZEN IN EX-CONFLICTGEBIEDEN. NIET OMDAT IK GRAAG AAN RAMPTOERISME DOE, MAAR OMDAT DE MENSEN MEESTAL ECHT BLIJ ZIJN JE TE ZIEN. WANT TOERISME BETEKENT INKOMSTEN, EN GELD IS NA EEN BURGEROORLOG VAN LEVENSBELANG. BOVENDIEN BEN JE EEN BODE VAN GOED NIEUWS: 'TOERISTEN! DAT BETEKENT DAT DE OORLOG ECHT VOORBIJ IS! ' WELKOM TERUG IN NOORD-OOST SRI LANKA, NA 25 JAAR GEWAPENDE STRIJD TERUG OORLOGSVRIJ.

Op papier is de oorlog al een tijdje voorbij, sinds mei 2009 om precies te zijn, toen het regeringsleger de opstandelingen versloeg en de LTTE (beter bekend als de Tamil Tijgers) na 25 jaar de wapens neerlegden. Maar het duurde nog een hele tijd voor de regio echt gedemilitariseerd was en ook de schendingen van de mensenrechten gingen nog lang door. Pas in 2011 stabiliseerde de situatie echt en gingen de meeste wegen langzaam weer open. Vorig voorjaar kon je als toerist voor het eerst weer over land naar het noordelijke schiereiland Jaffna rijden, weliswaar met een special permit. Niets houdt ons nu nog tegen.



AS Dekeyser - G Schoeters

TAMIL VISA

Eigenlijk is de Ging Oya Lodge net buiten Negombo deze week gesloten, maar Leo, de sympathieke Belg die het guesthouse openhoudt, kent ons nog van ons vorige bezoek, toen we hier drie dagen motorloos vastzaten. "Ik weet dat jullie geen moeilijke meiskes zijn." Zeker nu we het zwembad voor ons alleen hebben, zijn we inderdaad makkelijke klanten. 's Avonds polsen we even wat hij van onze route denkt. "Gaan jullie naar Jaffna?" Op het gezicht van Leo verschijnt een brede glimlach. "Moet je absoluut doen. Voor het te laat is. Dat wordt een tijdreis naar het Sri Lanka van toen wij hier twintig jaar geleden aankwamen. Toen er nog geen sprake was

van georganiseerd toerisme. Het echte, gastvrije Lanka. Damn, ik wou dat ik mee kon." Hij pakt er nog een pintje bij. "De laatste keer dat ik in het Noorden was, moest je bij het binnenrijden van het Tamilgebied zelfs een visum halen bij de Tijgers. Helemaal officieel, terwijl ze door niemand erkend werden." Leo haalt zijn oude paspoort boven. "Kijk, hier. Een echte stempel van een land dat alleen in hun hoofd bestond." En nu? We hebben geen special permit meer nodig, verzekert Leo ons. Alle wegen naar het Noorden zouden open moeten zijn en theoretisch mag het leger geen identiteitscontroles meer doen. Al verwacht hij wel dat we nog op checkpoints zullen botsen.

De jungle wijkt al gauw voor een prachtig woud van dode bomen, een open groen weidelandschap met brede meren verwelkomt ons. Waterbuffels sjokken langs de wegrand en een zeearend boven ons maakt ons duidelijk dat we de kustlijn naderen.

Hoewel ik nog geen tien kilometer met mijn gehuurde Honda Baja heb gereden, zit er al geen halve gram lucht meer in de voorband. Even de verhuurder Suranga bellen om hem te bedanken voor de goede service. "No problem, I'll fix it." Even later komt zijn hulpje aanrijden met een fietspomp in zijn handen. Laat maar, we lossen het wel zelf op. Een nieuwe band later vertrekken we uit Negombo, noordwaarts, naar Puttalam. Links van ons alleen maar palmbomen, eindeloze stranden en oru's, catamaranachtige vissersboten met prachtige donkerrode

zeilen. Rechts van ons helaas gestoord Sri Lankaans verkeer, dieseldamp en toeterherrie. Make mental note: morgen niet de hoofdweg nemen.

Als Mohan mijn milky tea serveert, kan ik niet naast zijn tatoeage kijken. Een gigantische bloedrode golf omvat zijn hele voorarm en volgt kronkelend al zijn bewegingen. "De tsunami. Twee van mijn zussen zijn erbij omgekomen. Ironisch genoeg werkte ik op dat moment in Duitsland als redder." In de grote donkere ogen onder het spierwitte haar welt de onmacht meteen weer op.

"Toen een vriend me kwam zeggen dat er iets ergs gebeurd was thuis, dacht ik aan een aanslag, een ontploffing. Alles behalve een golf. Water is altijd mijn vriend geweest, ik was vroeger kampioen lange-afstandswemmen. 2,5 en 5 mijl in zee." Hij vertelt dat hij een jaar na de tsunami is gaan kijken in zijn dorp. "Alles was weg. En niemand is hier verzekerd; ik heb compensatie gevraagd. De aanvraag loopt." Hij is lang niet alleen; de grote golf van 2004 kostte aan bijna 35.000 mensen het leven, veel meer mensen raakten hun huis kwijt. Maar in het noorden

en het oosten van het eiland kwam de steun moeilijk op gang; de regering wilde de internationale donaties weghouden van de LTTE en hield de fondsen een tijdlang tegen. Ook nu nog gaat de heropbouw daar merkkelijk trager. Mohan heeft geen medelijden. "Weet je hoeveel Tamils er nu in Europa zitten, comfortabel en wel, terwijl wij het hier maar moeten zien te redden?" De oorlog mag dan al voorbij zijn, de rancune zit nog diep. Het conflict heeft aan meer dan tachtigduizend mensen het leven gekost en dat is nog lang niet vergeten en vergeven.

Later op de avond rolt een tweede Baja de parking op. Dat kan alleen de Australiër zijn die volgens Suranga ook deze kant op kwam. Ik hoor de ketting tikken tot het terras. Samen checken we zijn motor even; nieuwe remblokken zouden ook niet gek zijn. Mike kent niks van motoren, hij rijdt er alleen mee. "Maar deze kwam met 24 hours assistance, toch?" We proberen een lach te onderdrukken.

ZOUT OP DE PATATTEN

Even buiten Puttalam botsen we op een groot zoutbekken. Op een paar minuten tijd

zien we op de donkere schouders tientallen witte zoutzakken passeren. 55 kilo per stuk. Doen ze dat de hele dag door? "Alleen in de winter. In de zomer vissen we." Trots bolt de grootste zijn biceps. Het betere bodybuilderwerk, daar is Popeye niks tegen.

De contrasten zijn hier groot. De jongens wonen in een dorp zonder elektriciteit terwijl boven hun hoofden de hele dag lang een windmolenpark draait. Wie kan, gaat elders werken. In de Golfstaten bijvoorbeeld, waar de lonen hoger zijn. "Wie dat een paar jaar volhoudt, komt terug en klimt op naar

AS Dekeyser - G Schoeters



de middenklasse, om dan zijn kinderen in Europa te laten studeren. Dat is social climbing in drie generaties." De conciërge die het ons vertelt kijkt er somber bij. Na twintig jaar in Qatar is hij teruggekomen omdat zijn vrouw een zware operatie nodig had. Alle spaargeld ging eraan op, nu mag hij hier in zijn vrije uren zout scheppen om wat bij te verdienen.

De weg naar Mannar is junglerood, we rijden door een soort savanne. Dichter bij Afrika kan je in Azië niet komen. Hier en daar zorgt een zeldzame boom voor schaduw. De piste loopt dwars door een wildpark en links en rechts van de weg waarschuwen rode vlaggetjes net te discreet voor mijnen. In 2006 is hier een landrover met toeristen de lucht in gevlogen, niet wildplassen is dus de boodschap. De zandweg zelf is een eindeloos wasbord dat onze ingewanden door elkaar rammelt. Na een tijdje komt Ann-Sofie paniekerig zwaaiend naast me rijden. Ik stop. "Zet je motor eens af, ik hoor je niet." "Dat is het nu net! De sleutel is uit het contact getrild, als ik stilval, komen we hier nooit meer weg." Rondom ons de eindeloze woestenij. Die verdomde sleutel kan overal zijn gevallen. Omdraaien en er het beste van hopen dan maar. Gelukkig zien we het ding na een vijftal kilometer in de zon blinken. De sleutel tuimelt die dag nog een tiental keren

uit het contact. Dat ook mijn nummerplaat en mijn regulator van de motor afgetrild zijn, zie ik 's avonds pas. Met twee touwtjes verzin ik een tijdelijke oplossing.

Verderop wordt het landschap nog schraler, bijna woestijnachtig. De weinige moskeeën en hindoetempels die we passeren zijn stukgeschoten of afgebrand, in het stadje zelf staan alleen kerken en kruisen. Onze hoteleigenaar knikt. "Mannar is 99% christelijk, zoals de meeste kuststadjes. Een erfenis van de Portugezen. En onder de hindoerepressie zijn er ook veel christenen naar de kusten gevlucht. Van hier tot Negombo is alles katholiek." Boven de voordeur prijkt de slogan 'for with god nothing shall be impossible'. We hopen het want volgens het register zijn wij de enige toeristen in twee maanden. Waar leeft hij van? "Ze zullen wel komen. Straks begint het vogelkijkseizoen." Hij raadt ons aan om naar het schiereiland te rijden, daar stopte vroeger de trein naar Indië. "De oorlog heeft alles stilgelegd, maar ze willen die ferry-verbinding nu herstellen."

Als we de volgende ochtend om een uur of vijf bij de punt van het schiereiland aankomen, is daar alleen een groep boeddhistische monniken op uitstap. De kantine, die ook boottochtjes aanbiedt, wordt opgehouden door zwaar bewapende soldaten van de Singalese Navy. Ze staan zich stierlijk te

vervelen, iets verderop wordt wel keihard gewerkt. Enkele mannen zijn omgeven door duizenden vissen die ze net hebben gevild en nu te drogen leggen op het zand in de blakende zon. Bij het buitenrijden van Mannar trekt een mierenest van krioelende tuktuks, de plaatselijke driewieltaxi's, en brommertjes onze aandacht. De rijtschool! Vrouwen manoeuvreren op blote voeten behendig met scootertjes tussen vergeelde kegels door terwijl een vrachtwagen tussen diezelfde kegels achteruit probeert te parkeren. Een prima voorbereiding op het lokale verkeer.

GROEN GRAS

Vanuit Mannar nemen we de A32 noordwaarts. Wat op de kaart een hoofdweg is, blijkt in realiteit een nog verhakkelde wasbord dan dat van gisteren. Vergeefs zoeken we een benzinstation. De soldaten bij het eerste checkpoint bevestigen ons vermoeden. "Go back to Mannar to fuel up first. Van hier tot Jaffna is er niks." Dik twee uur later staan we opnieuw bij het checkpoint. "Permit?" Euh?! De jonge soldaat escorteert ons naar het legerkamp verderop, de slagboom slaat achter ons dicht. Ik heb niks tegen militairen, behalve dan in afgesloten ruimtes. Hij duwt ons in de richting van een klein gebouwtje met binnen twee zeteltjes. Met een vingerknip laat hij een salontafel



Een gigantische bloedrode golf omvat Mohans hele voorarm en volgt kronkelend al zijn bewegingen. “De tsunami. Twee van mijn zussen zijn erbij omgekomen. Ironisch genoeg werkte ik op dat moment in Duitsland als redder.”

aandragen. Het is er smoorheet. Na een tijdje duikt een lange man in trainingsbroek en op teenslippers op. "Hi. I'm the commander. You want to go to Jaffna?" Dat klinkt in elk geval niet onmogelijk. Na een uitgebreide ondervraging en een uurtje gemarchandeer met paspoorten en papieren, verschijnt er een stempel. "Nu moeten jullie alleen nog even een kopietje halen in Mannar voor mijn collega in Jaffna." Wat?! Mooi niet, dat is weer twee uur terug. We doen een 'Dehaeneke': dit lossen we wel op als het zo ver is.

Buiten zie ik dat mijn regulator weer onder de motor bengelt. Het koordje waarmee ik hem zo had vastgebonden dat de elektrische draadjes niet tegen de hete uitlaat sleepten, is doorgesmolten. Zo goed en zo kwaad als ik kan, bind ik hem weer opzij. Dat belooft, met het wasbord dat voor ons ligt. Algauw wordt duidelijk waarom de weg zo slecht is, dit is echt oorlogszone. Overal in de berm zijn mijnen afgezet met gele tape en de piste is niks meer dan kapotgebombardeerd asfalt, venijnige gruzelementen die vervaarlijk scherp door het zand heen ste-

ken. Hier en daar hebben mortierkraters het asfalt volledig opgeduwd tot een hoge smalle richel waarop we proberen de motoren in evenwicht te houden. Een bordje 'weg in slechte staat' was hier op zijn plaats geweest. Zo erg heb ik het nog nooit gezien.

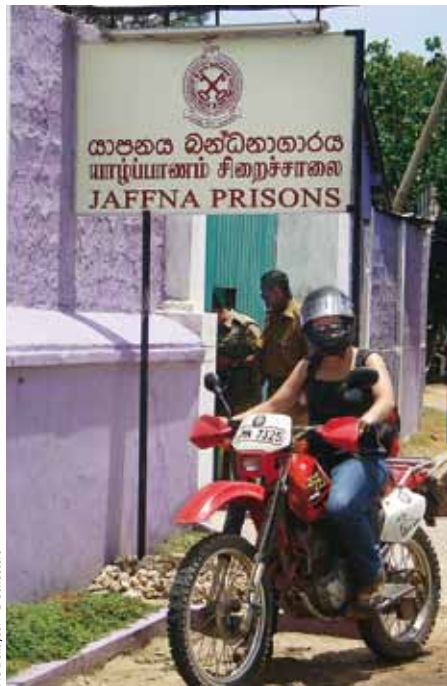
We hebben nog negentig kilometer ploeteren voor ons. Het is heet, de weg lijkt eindeloos en tot overmaat van ramp blijken onze waterflessen van onze motor te zijn afgedonderd door al die putten. Gelukkig duikt er toch een dorp op. Hoewel, dorp is wel een erg groot woord. Midden in de woestenij staan een paar hutten bij elkaar, een vijftal mannen zit op wankle plastic stoelen te kletsen. "Cola?" proberen we voorzichtig. En ja hoor, even later vist iemand een warm en bestoft flesje uit een bak. Koelkasten bestaan hier alleen in TV-commercial, als een idyllisch toekomstbeeld. Ann-Sofie is intussen aan de praat geraakt met een man die perfect Engels spreekt. "Ik woon hier niet," haast hij zich, "ik werk hier alleen maar. Ik begeleid de vluchtelingen die terugkeren. De returnees. In heel het land zijn tijdens de burgeroorlog

meer dan een miljoen mensen verplaatst geraakt." Met een wijd armgebaar omvat hij het groepje mannen dat gelaten in de schaduw zit. "Ook deze mensen zijn gevlucht tijdens de oorlog, hier is zwaar gevochten. Na jaren in tijdelijke nederzettingen, keren ze nu terug." Ik kijk naar de woestenij om ons heen. Waarnaar precies? Er is hier niks en de grond is zo droog dat er volgens mij ook niets uit te persen valt.

Een eind verder voeren tankwagens water aan om de grasperken zorgvuldig te besproeien die zo nu en dan het gortdroge landschap afwisselen. De rijkelijke gazons versieren de Singalese legerkampen. Gras, zo lijkt het wel, is hier een statussymbool. Of een provocatie. Want ook al is de oorlog officieel voorbij, de regeringstroepen zijn duidelijk niet van plan zich terug te trekken uit het Noorden. Integendeel, overal wordt gebouwd. Kampen worden fort, basissen worden trainingscentra. De troepen graven zich in om een blijvende bezettingsmacht te worden. En overal kiezen ze de beste plekken: bij de rivieren en de meertjes. De



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters

De rijen kapotgeschoten gevels in Jaffna lijken eerder uit Mostar te komen.

Dichter bij het centrum rijzen alweer de eerste nieuwe hotels op.

‘Go left at headless statue’, lees ik in de wegbeschrijving in de Lonely Planet.

terugkerende Tamils krijgen de droge stukken woestijn tussenin.

Hoe dichterbij de zee komen, hoe meer soldaten we zien. Er staan zoveel eenmanscheckpoints langs de weg, omgeven door dikke groene plastic zandzakjes, dat de soldaten elkaar bijna een hand kunnen geven. Moeizaam hobbelen we voort door dit gesponsorde land. Op alles, op elk huis, elke gevel, elke luifel, elke rugzak, staat wel een logo van een of andere hulporganisatie. UNHCR, UNICEF, de UN: ze zijn hier allemaal. Met de bijhorende 4x4's en de bijbehorende rijstijl. Weinig humanitairs aan. Levensgevaarlijk, ja.

NEARLY HEADLESS NICK

Het schemert al als we Jaffna binnenrijden. Het eerste wat opvalt zijn de vele kerken, al dan niet uitgebrand. Daarna zijn het de oude auto's die opvallen; met zijn vele versleten Morrisen en oldtimers doet de stad bijna Cubaans aan. Alleen de rijen kapotgeschoten gevels lijken eerder uit Mostar te komen. Dichter bij het centrum

rijzen alweer de eerste nieuwe hotels op. ‘Go left at headless statue’, lees ik in de wegbeschrijving in de Lonely Planet. Het door rollen prikkeldraad omgeven grijze standbeeld op de sokkel lijkt wel nearly headless Nick uit Harry Potter. Het avondverkeer in de hoofdstad is in één woord samen te vatten: chaotisch. Razendsnelle tuktuks en scooter-tjes schieten tussen auto's en fietsers door. Intussen is het helemaal donker en in een stad zonder straatverlichting een slaapplek vinden is dan niet meer evident. Uiteindelijk vinden we het guesthouse toch, verstopt achter het chiquere Green Grass Hotel. Zie je wel dat gras hier een statussymbool is.

Ook de receptionist hier heeft in de Golf gewerkt, meer bepaald in het Hiltonhotel van Dubaï, maar ook in Libanon en Saoedi-Arabië. “Vreselijk land: niks te drinken, geen groen en onzichtbare vrouwen. Maar fantastische lonen.” Hij heeft er een groot huis mee gekocht in Colombo, dus nu is hij klaar om te trouwen. “Eerst en een job en een huis, en dan een vrouw. Zo gaat dat toch? Nooit begrepen waarom jullie dat omgekeerd doen.”

In onze kamer zitten tralies voor de ramen, de verf bladdert van de muren en de muskietennetten hebben meer gaten dan net. Dat het noorden een pak minder rijk is dan het zuiden, is meteen duidelijk. Lichtjes oververhit laten we ons op onze bedden vallen en zetten de ventilator aan. Het draaiende rotorgeluid in de smoorhete kamer lijkt recht uit Apocalypse Now te komen. Boven het bureau waakt een gigantische kitscherige leeuwenposter over ons welzijn. De Lonely Planet beschrijving van het restaurant tegenover ons hostel klopt ook als een bus. The food is great, if it ever arrives. Na dik twee uur wachten verschijnt er inderdaad een overheerlijke curry op tafel. En wat meer is, ze hebben hier frietjes. Weliswaar bedolven onder de chili, maar verder perfect!

SPOREN VAN DE OORLOG

Eén van de pijnlijkste landmarks van de oorlog in Jaffna is de bibliotheek die ooit bijna honderdduizend oude en unieke manuscripten bevatte. Tot een paar Singalese politiemensen de bib in 1981 als

vergeldingsactie in brand staken terwijl de overheid oogluikend toekeek. Ondertussen is ze herbouwd, heeft de hele internationale gemeenschap boeken gedoneerd en de regering de bibliotheek met de nodige poeha heropend, al vinden veel mensen dat hier hypocriet. De oorlog is misschien voorbij, maar de wonden zijn nog lang niet geheeld.

Jaffna zelf is tijdens de burgeroorlog twee keer in handen van de Tamils gevallen, maar in '95 kreeg het regeringsleger de stad definitief weer in handen. Sindsdien is Jaffna de hele oorlog lang alleen per vliegtuig bereikbaar gebleven want de A9 (de enige verbinding over land) liep dwars door rebellengebied. Maar het volledige schiereiland bleef het hele conflict lang een woelig strijdtoneel, net als de omliggende eilanden. Tussen Jaffna en Point Pedro lag ooit een grote begraafplaats van Tamil-strijders; het regeringsleger heeft die vakkundig weggebulldozerd.

Point Pedro zelf is, als je de tientallen schuttersposten en checkpoints wegdenkt, bijna een idyllisch kustplaatsje. We rijden een eindje westwaarts langs de kustlijn, overal zijn vissers aan het werk. Met machete-achtige hakmessen kappen ze gigantische roggen in repen. Het strand is bezaaid met bloederig afval en rondom hen wachten hon-

derden vogels. Plots krijgt de kustweg iets sinister, Hitchcock's Birds zijn niet ver weg.

De zon begint te zakken, op een open stukje grasveld speelt de light cavalry cricket tegen de navy. Voor het eerst vandaag kijkt niemand om als we langsrijden. Toeristen zijn een evenement, maar cricket gaat voor op alles. Anders kijkt iedereen in drie stappen om: ‘Een motor! ’t Zijn witten! ’t Zijn vrouwen!’

EILANDHOPPEN

Het is minstens 45 graden als we de causeway opdraaien die ons kilometers lang over een dunne strook beton door de zee meevoert naar Kayts, één van de eilandjes vlakbij. ‘The 17^e battalion welcomes you to Punkudutivu Island.’ De legerbasissen en de high security zones volgen elkaar in sneltempo op. Ook de president laat zijn aanwezigheid voelen, op zowat elke afgebrande ruïne heeft hij het logo van zijn partij (een groen blad) laten aanbrengen. Hier op de eilanden zijn de sporen van de oorlog nog duidelijker: rollen achtergelaten prikkeldraad, uiteengespatte zandzakjes waarvan het groene plastic is blijven liggen en diepe bomkraters zoals in de Westhoek. Maar het duidelijkste overblijfsel van de oorlog toont zich in een negatiefafdruk: ontmijsd is er

niet en alle fietsers gebruiken dezelfde paar dunne paadjes om de brede vlaktes over te steken. Ook tussen de zwartgeblakerde palmbomen loopt slechts één pad. Als we op zo'n fietsspoor een hoek afsnijden, slaat de spanning op ons lijf. Er is niets aan de hand, maar de zandvlakte rond ons is niet veilig. Onder het zand, onzichtbaar, loert het gevaar. Een bijzonder onaangenaam gevoel.

CHICKEN RACE

Een chauffeur die voor een Duitse ngo werkt vertelt ons dat de kustroute naar Trincomalee die we graag willen nemen gesloten is. “Ze zijn die aan het ontminnen. Je neemt beter de A9.” Met tegenzin nemen we de hoofdbaan. Tot bij Elephant Pass is het nog mooi rijden, met uitzicht op de baai. Maar vanaf Kilinochchi, waar de Tamils jarenlang hun hoofdstad hadden, wordt de A9 een saaie rechte asfaltweg met totaal idioot verkeer. Iedereen rijdt in het midden van de weg om de potholes te vermijden en wijkt pas op het allerlaatste moment uit. Het heeft nog het meeste van een eindeloze chicken race.

Na een paar uur denk ik dat Ann-Sofie aan het indommelen is door de hitte. Ze blijft zo ver achter. Maar het is haar Honda XR die vreemde kuren krijgt. De motor valt



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters



AS Dekeyser - G Schoeters

Als we later op een ligstoel op het strand vol koeien (*don't ask*) naar de melkweg liggen kijken, is de zacht klotsende oceaan voor ons het enige andere dat beweegt.

plots af en toe terug. We zijn intussen de afslag richting Trincomalee gepasseerd en rijden door de dichte jungle heen. Voor een keer zijn we niet blij met die plotse verandering van landschap, overall staan waarschuwborden voor olifanten en de motor sputtert steeds harder. Als we hier pech krijgen en vast komen te zitten, ziet het er niet goed uit. Links en rechts schieten apen weg in de bomen. We kunnen niet harder dan veertig, en dat is meteen ook de temperatuur. In een klein stadje moet ik uitwijken voor een manoeuvrerende tuktuk en stel vast dat ik Ann-Sofie kwijt ben. Ik zet de Baja aan de kant en wacht even. Op het kruispunt achter me wordt druk getoeterd en plots staat het zweet in mijn

handschoenen. Toch geen ongeval? Gehaast draai ik de motor en scheur terug. Niets. Ik rij een eind het dorp uit, nog steeds niks. Wanneer heb ik haar laatst gezien? Of zouden we elkaar ongemerkt gekruist hebben? Ik sjees de andere kant het dorp weer in. Een of andere idioot toert als een gek... O, dat ben jij. Ann-Sofie staat zonder helm en jas naar me te zwaaien. "Stap maar af hoor, deze rijdt geen meter meer. Maar er is ook goed nieuws: ik denk dat ik in panne gevallen ben voor een garage." Inderdaad! Honderd kilometer lang was er amper een levende ziel te bespeuren en nu is ze erin geslaagd exact voor een motorwerkplaats stil te vallen. We kunnen de XR zo binnenduwen. De mecanicien kent zijn job. Hij

test de bougie (die vonkt), de benzine en de luchtinlaat, maar de motor geeft geen kik. Twintig minuten staan we te prutsen. Nadat hij de bougie in de olie gedompeld heeft, lukt het één van de jongens toch de XR aan te kicken. Met een rookspoor achter zich aan racet hij er de straat mee uit. Als hij terugkomt, lijkt de motor weer normaal te draaien. Oververhit, lijkt me nog de meest logische conclusie. Een soort vapour lock misschien? Maar waarom dan bij hoge en niet bij lage snelheid? Het blijft een mysterie, want niemand spreekt hier ook fatsoenlijk Engels; de conclusie wordt ons in gebarentaal overgemaakt. Dat we beter zouden terugkeren want dat het opnieuw gaat gebeuren straks, in de jungle. En dat

we dan miserie hebben. En als we traag rijden? Dat is beter. Maar toch...

Terugkeren zien we echt niet zitten. We hebben onszelf een zwempartij aan de Oostkust beloofd, punt uit. Dus duwen we door richting Trinco. De jungle wijkt al gauw voor een prachtig woud van dode bomen, een open groen weidelandschap met brede meren verwelkomt ons. Waterbuffels sjokken langs de wegrand en een zeearend boven ons maakt ons duidelijk dat we de kustlijn naderen. Het blijft onvoorstelbaar, hoe je op een eiland van zo ongeveer de grootte van België bijna elk denkbaar landschap vindt. De XR houdt zijn manieren, tegen valavond pruttelen we Nilaveli binnen. Op de King's Crab die ik oppeuzel zit zoveel chili dat mijn vingers nog twee uur lang blijven prikken, maar ze smaakt heerlijk. Alleen al daarvoor was de rit de moeite waard. Als we later op een ligstoel op het strand vol koeien (*don't ask*) naar de melk-

weg liggen kijken, de zacht klotsende oceaan voor ons het enige andere dat beweegt, is de dag af.

KANONSCHOTEN

Vanuit Giritale waar de olifanten zich staan te wassen in het brede reservoir, kiezen we ervoor dwars door het Maduru Oya National Park zuidwaarts te rijden, richting Knuckles Range. Hoewel... zo dwars door hadden we het nu ook weer niet gepland. Waarschijnlijk zijn we ergens fout gereden want plots zitten we op een fikse zandpiste die ons door het majestueuze landschap voert. De weg slingert over rood stof door groene laaglanden vol witte bloemen, in de verte rijzen monolithische rotsformaties op. We zien steeds meer checkpoints, steeds zwaarder bewapend ook, maar de jongens wuiven ons vrolijk door. Jaja, we rijden de goeie kant op. Even later vult een heftige donderslag de vallei. Pardon? Er is

geen wolkje aan de lucht... We begrijpen er niets van, tot we plots een hele rij tanks in de gaten krijgen. In de verte staan, diep in het heuvelslandschap, doelwitten opgesteld. We zitten middenin een militair oefenterrein. Hoe is dat kunnen gebeuren? Voor de zekerheid geven we een extra streepje gas, tot Ann-Sofie plots blijft stilstaan. Nog geen vijf meter verderop staat een klein olifantje van in de berm naar ons te kijken. Een plaatselijke Kai Mook is schattig, maar waar zijn zijn moeder, vader, ooms, tantes? Dat we plots omringd kunnen worden door een kudde wilde olifanten is geen geruststellende gedachte. We kijken elkaar aan. "Ik heb eens gelezen wat je moet doen als zo'n briesend beest op je af komt. Je moet zigzaggend wegllopen. Of neen, je moet je licht en je motor uitzetten en stil blijven staan. Of gas geven en maken dat je wegkomt. Het is zeker een van de drie, ik weet alleen niet meer welk van de drie." Tja.

AS Dekeyser - G Schoeters



AS Delanyer - G Schoeters



AS Delanyer - G Schoeters



AS Delanyer - G Schoeters

Ann-Sofie staat zonder helm en jas naar me te zwaaien.

“Stap maar af hoor, deze rijdt geen meter meer. Maar er is ook goed nieuws: ik denk dat ik in panne gevallen ben voor een garage.

LOVERBOYS

De politiemann die hier ook schaduw heeft gezocht, weet niet wat hij aanmoet met de kaart die ik heb bovengedaald om de weg te vragen. Minutenlang blijft hij er naar kijken, telkens weer vraagt hij me wat waar ligt. Tenslotte geeft hij het op en tekent met het zoutvat een plannetje op de tafel. “Gewoon doorrijden tot het kleine meer. Daar links en aan het grote meer rechts. Nog een keer rechts en dan, na een hele poos, zie je asfalt.” Daar eindigt ook zijn kennis, zo blijkt. “Then, ask again.” Een meisje van een jaar of vijftien heeft ons bezig gezien met de kaart en komt plots aanlopen met een schoolschrift met een wereldkaart op de kaft. Ze wijst op zichzelf,

dan op Sri Lanka. Daarna op ons. “België,” wijzen wij. Helemaal daar?! Ze kan het bijna niet geloven.

In het hotel in Mahiyangana werkt er niks. We hebben dan wel een grote suite gekregen, het zwembad is ‘sinds gisteren per toeval kapot’ – al hebben er zich aan de kleur te zien al vier generaties krokodillen in voortgeplant – en van al wat op de kaart staat is er eigenlijk niks voorhanden. De mieren hebben zich netjes per kleur opgedeeld: de zwarte in de suikerpot, de rode in de melk. Aan het zwembad zitten twee te oude Duitse toeristes met hun veel jongere chauffeurs, zeg maar loverboys, op het randje van het aanvaardbare te flikflooiën. De kelner, die eruit ziet als de oudere oom van Frankenstein, steekt zijn afkering niet

onder stoelen of banken. Van dat soort toerisme moet hij niets hebben.

Op naar Knuckles Range. Tot onze verbazing zitten we na twee haarspelden in de bergen plots in een dicht naaldbos. Voor het eerst in mijn leven rij ik over een tapijt van dennennaalden. Dat durft nogal schuiven. Hogerop, tussen de theevelden, wordt het asfalt steeds slechter, tot het uiteindelijk uiteenvalt in losse brokken van ongelijke grootte. Dit schiet niet op, zo komen we nooit bij Corbet's Gap. Helaas is er ook van signalisatie geen sprake en de weg splitst hier zowat elke vijf minuten. We rijden nog een eind door, maar als de zon begint te zakken lijkt terugdraaien ons deze keer wel de verstandigste optie. Net voor het licht uitgaat bereiken we Kandy. Gelukkig,

Het bionische klimaat membraan

REAGEERT OP WISSELENDE TEMPERATUREN EN ACTIVITEITEN

VERZEKERT EEN AANGENAAM LICHAAMSKLIMAAT

WIND- EN WATERDICHT

BIEDT EEN HOGE ADEMENDE FUNCTIE

Geïnspireerd door de natuur.
C-change TM, de nieuwe membraan technologie van Schoeller TM, neemt de natuur als voorbeeld. Om precies te zijn, het effect dat men bijvoorbeeld kan zien bij dennenaalden – deze openen en sluiten zichzelf naargelang de weersomstandigheden

Reageert op wisselende temperaturen en activiteiten.
Het C-change TM membraan reageert op wisselende overheersende omstandigheden. Niet enkel de temperatuur, maar ook de lucht – en lichaamsvochtigheid spelen hierbij een rol.

Verzekert een aangenaam lichaamsklimaat.
De grote ademende activiteit gecombineerd met de zich aan iedere situatie aanpassende warmte regeling zorgt steeds voor een optimaal lichaamsklimaat.

Wind- en waterdicht.
Het C-change TM membraan is altijd wind- en waterdicht en biedt hierdoor bescherming in alle weersomstandigheden.

Biedt een hoge ademende functie.
De waterdichtheidsfactor past zich perfect aan aan de wisselende overheersende omstandigheden.

Verdere C-change TM membraan argumenten die voor zichzelf spreken:

- Het is in de praktijk getest onder extreme omstandigheden.
- Het is conform aan de bluesign standaardnorm.

Geopend bij hoge temperaturen of bij grote activiteit.
Bij hoge temperaturen of tijdens sportieve activiteiten zullen de structuren van het membraan zich door de sterke vochtontwikkeling openen. Overvloedige warmte wordt naar buiten afgevoerd.

In de natuur: de dennenaald openen zichzelf in het membraan: De polymere structuur opent zich waardoor het extreem vochtdoorlatend wordt. Overvloedige lichaamswarmte en –vocht kunnen naar buiten toe ontsnappen. Wind- en waterdicht.

Gesloten bij lage temperaturen of inactiviteit.
Door de geringe vochtontwikkeling bij lage temperaturen of bij inactiviteit krimpen de structuren van het membraan waardoor de lichaamswarmte vastgehouden wordt. Hierdoor worden koude rillingen en afkoeling voorkomen.

In de natuur: de dennenaald sluit zich in het membraan: De polymere structuur sluit zich waardoor de lichaamswarmte dicht bij het lichaam gehouden wordt. De zich aan iedere situatie aanpassende warmte regeling en de ademendheid zorgen steeds voor een optimaal lichaamsklimaat. Wind- en waterdicht.

INFO/VERKOOP: RICH A NV • GROENSTRAAT 3, 9660 BRAKEL
TEL: 055/42 34 35 • FAX: 055/42 81 10 • WWW.RICH A.BE • INFO@RICH A.BE

3in1 VOYAGER

- Uitneembare voering
- Uitneembaar membraan
- Ventilerend
- 100% waterdicht
- 100% ademend

HET ALLERNIEUWSTE MODEL VAN **KYMC**O
125 G-DINK i

INTRODUCTIEAANBIEDING
2 832 € TOT 31 MAART 2012

3 034 €
 Offerte geldig in België BTW incl.

BINNENKORT BESCHIKBAAR
 IN **50cc** & **300cc**

DE NIEUWE G-DINK

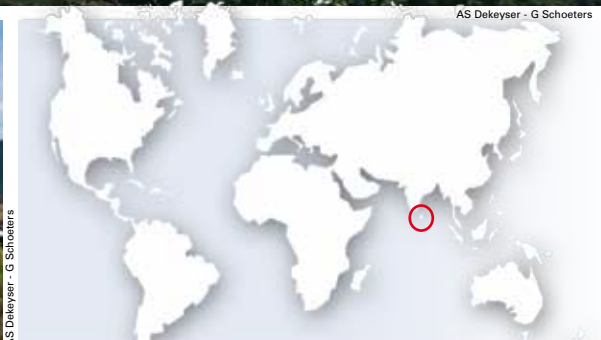
EEN VOLLEDIGE UITGERUSTE STIJLVOLLE SCOOTER:
 INJECTIEMOTOR VAN 11,7 PK, DIGITALE INSTRUMENTEN, INTREKBARE VOETSTEUN, OPBERGRUIMTE, KOFFER VOOR VOLLEDIGE HELM, KRACHTIGE SCHIJFREMMEN, VLAKE VLOER.

2 JAARWAARBORG
 ONBEPERKTE KILOMETERS

KYMCO
 Financiering
 dBank

Zie de voorwaarden in de winkels. De KYMCO financiering is enkel geldig in België.

KYMCO



Een heftige donderslag vult de vallei.

Pardon? Er is geen wolkje aan de lucht...

We begrijpen er niets van, tot we plots een hele rij tanks in de gaten krijgen.

want Ann-Sofie heeft aan ons verblijf bij Frankenstein haar eerste toerista overgehouden. Elke referentie aan eten wordt beantwoord met een fel "Ga weg". Het curry-buffet is dus voor mij alleen.

Hoe dichterbij de hoofdstad komen, hoe belachelijker het verkeer wordt. Ik word gek van de bussen die Ann-Sofie bijna van de baan afduwen en rij na een tijdje bijna continu toeterend voor haar uit. Maar we halen het. In één stuk en zonder pannes. We hebben – alweer – veel geluk gehad, zo blijkt. Mike, de vrolijke Australiër die we in Mannar ontmoetten, heeft zijn gehuurde Baja na drie zware pannes ingeruild voor de

trein, vertelt Suranga zuchtend. "Ik begrijp echt niet dat hij zo boos was. Het is allemaal opgelost geraakt. Het duurt alleen soms een paar dagen. Toeristen hebben geen geduld." Voorzichtig proberen we uit te leggen dat zo iets op een korte reis echt wel vervelend is en dat hij – zeker omdat hij 'witte prijzen' hanteert – eigenlijk een onmiddellijk beschikbare reservemotor voorhanden zou moeten hebben. Tevergeefs. Dus we houden het bij dezelfde conclusie als vorige keer: dit is een OK verhuuradres, vooral omdat er geen beter is. Maar op eigen risico.

TEKST EN FOTO'S: Gaea Schoeters & Ann-Sofie Dekeyser

SRI LANKA PRAKTISCH

Wij haalden onze motoren ook deze keer bij Sha Lanka Tours (www.negombo-motorcycle-tours.com). Suranga kan je ook de mooie routes tonen. Dubbelcheck wel op voorhand of de motoren er zeker zijn (hij durft wel eens dubbel te boeken) en controleer ter plaatse zeker ketting, remblokken en banden (verwacht wel geen Europese normen). Wij betaalden 20 dollar per dag per motor, dat moet goedkoper kunnen. En let op: je internationaal rijbewijs geldt overal ter wereld, maar niet in Sri Lanka. Het lokaal rijbewijs dat je nodig hebt, kan Suranga – tegen betaling – op voorhand voor je regelen. Dat spaart je wel een dag en een rit naar Colombo. Rustig acclimatiseren kan bij Miryam en Leo in Waikkal (www.gingoya.com).