

BADALONA-AFGHANISTAN 1977

1. Divendres, 24 de juny de 1977

Sortim a les 9.30 h de la matinada de davant del museu amb els vehicles: LAND ROVER matrícula CO-23650 i la furgoneta EBRO de matrícula B-6836-G. Formem el grup: Eduard Martín, Francesc Pañella, Joan Talarn, Josep Maria Blasi i Manel Broch.

Parem a sopar i dormir a prop de Brignoles.

Furgoneta: 76.752 - 76.191 = 561 km

LR: 99.348 - 98.780 = 568 km

Ruta: Badalona, Nîmes, Aix-en-Provence.



1. Després de la primera nit a Turquia, entre Edirna i Istanbul

2. Dissabte, 25 de juny de 1977

Sortida a les 7.30 h del matí. Estem conduint fins buscar un pàrking fins a les 9.30 del vespre. Trobem una àrea de servei passat Venècia, sota la pluja que fa acte de presència per celebrar l'aniversari de "Sant Joan Talarn" per remullar-ho.

Furgoneta: 77.504 - 76.752 = 752 km

LR: 00.110 - 99.348 = 762 km

Ruta: Badalona, Nîza, Gènova, Milan, Venècia.

3. Diumenge, 26 de juny de 1977

A la gasolinera on hem passat la nit omplim el dipòsit i el xicot del sortidor ens paga una postal per què se l'hi envii des de l'Afghanistan.

Passada la frontera amb Iugoslàvia canviem el filtre i l'oli del LR.

Gasoli: 4,20 Dinars/litre.

Furgoneta: 78.040 - 77.504 = 536 km

Ruta: Venècia, Trieste, Ljubljana, Zagreb parem a 200 quilòmetres de Belgrado.

4. Dilluns, 27 de juny de 1977

Després d'estar una vegada més tot el dia conduint passem la frontera de Bulgària on ens foten (16 x 5 = 80) de visats. Avui li ha tocat el torn de canvi d'oli a la furgoneta.

Furgoneta: 78.616 - 78.040 = 576 km

parem a l'entrada de Sofia.

Gasoli: 0,16 levas/litre

Ruta: Belgrado, Nis, Sofia.

5. Dimarts, 28 de juny de 1977

Hem passat la frontera turca i estem a 100 quilòmetres d'Istanbul. Demà canviarem els pneumàtics del LR i farem un petit descans a Istanbul. Per cert, tindrem de tragar les rodes velles tot el viatge, perquè a la frontera han pres nota en un dels passaports.

Furgoneta: 79.108 - 78.616 = 492 km

Gasoli: 2,34 L/litre

6. Dimecres, 29 de juny de 1977

Avui hem canviat les rodes del LR (ens cobren 45 L). Tot seguit anem al càmping Londra on fem neteja i posem ordre als vehicles i descansem.

Furgoneta: 79.196 - 79.108 = 88 km

Demà començarem la segona part del viatge, la primera fins a Istanbul ha passat sense cap incident malgrat el molt transit pesat que hi ha per aquestes carreteres, aquesta segona part serà més

dura, ja que les carreteres són pitjors i es condueix d'una manera esfereïdora.

Cal anar molt en compte en els canvis perquè inclús a les benzineres s'ha de regatejar.

7. Dijous, 30 de juny de 1977

S'ens ha trencat un tub dels injectors del Land Rover. S'arreglat posant-ne un altre tub, ja que el que li correspon no el tenim. Després a Ankara hem buscat recanvis i no els hem trobat. De moment funciona l'arreglo.

Furgoneta: 79.761 - 79.196 = 565 km

LR: 02343

Hinerari: Istanbul, Ankara.

8. Divendres, 1 de juliol de 1977

Posem gasoli, el preu a pujat a 2,55, serà pel transport? Avui hem fet més quilòmetres dels que teníem previst fer, ja que la carretera sembla ésser que està força millor que l'any 1975. Malgrat això, hem tingut gairebé un centenar de quilòmetres molt "curtidors" per l'estat de la carretera i la pols en dues collades de 2160 m i 2100 m.

Furgona: 80.381 - 79.761 = 620 km

LR: 02916 - 02343 = 573 km

Hinerari: Yozgat, Sivas, Ercincan

Hem arribat fins a Ercincan on fem nit a les afores. El Land Rover marca menys quilòmetres degut a les rodes més grans. Per primera vegada veiem neu.

9. Dissabte, 2 de juliol de 1977

Hem arribat a la frontera amb Iran, on estem fent cua per poder passar. El trànsit d'aquests dos últims dies ha baixat molt, ja que gairebé anem sols a la carretera amb un núvol de pols que ens envolta donat que el ferm d la

carretera durant més de 250 quilòmetres ha sigut de pols, terra i pedres.

En quan al temps des de dia que vam sortir fins ara, no ens ha fet gaire calor més aviat una bona temperatura per dia que ens ha fet molt més agradable el viatge. Hem tornat a passar per una collada de 2475 metres. Tornem a veure força neu pels cims que ens envolten i des de la frontera iraní es domina el con volcànic de l'Ararat de 5165 metres.

Furgona: 80.883 - 80.381 = 502 km

Preveiem una llarga nit a la cua de la frontera. La cua es comença a moure i ens hi fem. La passem sense cap pega, però, la duana no està on era quan hi va passar l'Eduard l'altra vegada, està un quilòmetre més avall. Fem els tràmits per passar-la, hi ens diuen que la furgoneta no pot passar, ja que no hi ha el titular del vehicle, a més no tenim cap altra possibilitat que deixar-la a la frontera i seguir endavant amb el Land Rover com a únic vehicle, a més de viatjar dues o tres persones amb el "sevillano" que fa la ruta Istanbul-Delhi.

Anem a clapar sense menjar, per què s'ens ha tret la gana, amb la lleugera esperança que encara existeixin els miracles.

10. Diumenge, 3 de juliol de 1977

Ens llevem amb la greu determinació de portar tots els impediments en el Land Rover i deixar la furgoneta a la frontera amb el perill de no trobar més que el xassís quan tornéssim al cap de dos mesos, ja que no la podem portar cap a Turquia per què a l'apuntar-ho al passaport aquell qui entrés no podria sortir-ne sense el vehicle. L'altra possibilitat era anar fins a Istanbul i embarcar-ho fins a Barcelona, aleshores retornar amb l'avió per trobar-se amb els del Land Rover amb un cost bastant elevat dels bitllets d'avió de dues

persones o tornar amb l'autobús amb la corresponent pèrdua de temps.

Durant més de dues hores desmuntem el Land Rover i la furgoneta, deixant bona part de menjar i d'altres coses que ens feien més agradable el viatge i ens preparem en transformar-ho amb una aventura, si és que no volem deixar penjades totes les nostres il·lusions i les de tanta gent que està pendent de nosaltres, col·laborant amb força interès uns i pessetes altres, deixant l'expedició totalment desmembrada.

Després d'equipar i súper carregar el Land Rover anem a la duana per acabar els tràmits per passar-ho i a més tornar a intentar passar la furgoneta donat que el funcionari i els caps són diferents pel canvi de torn.

Estranyament i amb molta satisfacció veiem que no ens posen cap pega amb la furgoneta i ens fan el permís per passar.

Abans que no es repensin agafem els vehicles i enfilem la carretera iraní, que per cert està en molt bon estat, i per celebrar l'aconteixement (que ens ha tocat la loteria) ens "fotem" al primer poble que trobem un "rice amb kabab".

Avui per primera vegada "carda un sol que cau en els pardals encesos" però és més suportable que passar la frontera. A la sortida de Marand tornem a desfer el muntatge, repartint la càrrega i fem neteja general.

Una altra alegria de l'Iran és veure que el gasoli va a 2,40 rials/litre (rial = pesseta). La gasolina super 98 val 10 rials/litre.

Furgona: $81.100 - 80.883 = 217$ km

11. Dilluns, 4 de juliol de 1977

Furgona: $81.783 - 81.100 = 683$ km

Fem una llarga marxa per arribar a Teheran per poder tramitar visats,

cartes de presentació per l'Afganistan i altres gestions per als vehicles.

Fa una xafagor insuportable. Ens donen aigua fresca, la mestresa de davant de la casa on tenim aparcats els vehicles.

12. Dimarts, 5 de juliol de 1977

S'ha passat molt mala nit, principalment jo que he tingut vomits. Pel matí la mateixa senyora ens porta te. Després un home que té una parada de fruita a la cantonada al veurem tan fotut em dona aigua i gel.

Hem de suportar un altre dia a Teheran, ja que els visats a l'ambaixada de l'Afganistan no ens els donen fins demà. Ens anem a clapar a un parc que hi ha a la part alta de la city. No fa tant de calor com ahir.

Avui hem escrit a en Vicenç demanat-l'hi coses que creiem que ens poden fer falta.

13. Dimecres, 6 de juliol de 1977

A l'hora de sortir de Teheran (Tehran) portem ja recorreguts: $81.804 - 76.194 = 5.561$ km.

Ja en tenim de ganes de sortir d'aquesta ciutat en la qual s'hi troba una barreja d'una mena de població oriental europeitzada, amb soroll més que molest, dia i nit, una circulació que fa esfereir, una calda que no es pot aguantar, en la qual hem hagut de perdre més de 24 hores esperant els visats per l'Afganistan i la carta de presentació de l'ambaixada espanyola.

Passem fins a migdia entre anar a l'ambaixada i buscar la representació de Land Rover després de donar dues voltes a Teheran.

Per fi sortim de Teheran passant per una collada molt alta que està prop d'unes pistes d'esquí i del Demavent, que de baixada ens porta a les costes del mar

Caspi, que per cert és la primera zona de Ullan que hi veiem força vegetació. Parem a dormir a Shahi.
 $82.042 - 81.804 = 238 \text{ km.}$

14. Dijous, 7 de juliol de 1977
Ens llevem i fem camí a Mashad per dormir com més a prop millor per poder passar demà la frontera afghana. A més haurem d'intentar trobar una ballesta per el Land Rover, que fa figa des del dia que vam sortir.

Hem tornat a passar dues collades. El calor ens fa circular a una marxa una mica més lenta per tal que no s'escalpin els vehicles.

$82.688 - 82.042 = 646 \text{ km.}$



2. En territori de l'Afghanistan. Deixem refredar els vehicles

15. Divendres, 8 de juliol de 1977
A Mashad està tot tancat, ja que és el dia de festa setmanal. A les 3 de la tarda estem a la frontera afghana (km 83.035). Els tràmits a la frontera de Ullan ens porten 3/4 d'hora, un cop fets anem ràpidament a la de l'Afghanistan, ja que resulta ser molt més laboriosa perquè hem de passar els controls dels passaports, el de policia, el de vacunació, fer declaració de les màquines de fotografiar, cassette i aleshores la revisió dels vehicles. Així l'últim ens deixa sense les botelles d'anís i de whisky, no com a confiscació, sino gairebé com a

un suborn. Si aquell que fa la revisió et diu: Que em donis dones, aquesta o l'altra?. Es va quedar les dues, però es van fer totes les diligències força ràpides, i encara no s'havia acabat ens mancava l'assegurança dels vehicles i després passar la barrera.

Conduïm fins que es fa fosc per arribar a Herat, on anem al l'hotel-càmping Niàgara on trobem un grup de Sabadell.

Passat la frontera ha començat a fer un vent violent i calent que no ens ha deixat parar fins a Herat. Ens hem banyat en un canal, tot era sortir i quedar sec.

$83.167 - 82.688 = 479 \text{ km.}$

16. Dissabte, 9 de juliol de 1977

Sortim de Herat amb l'intenció d'arribar avui a Kandahar i demà definitivament a Kabul, però degut a la calor que fa els vehicles s'escalfen i s'ha d'anar a una velocitat màxima de 50-60 km/hora i encara més lents a les pujades. Prenem la decisió de parar a les hores de calor i conduir de nit.

Amb la furgoneta parada al sol en el seu interior mesurem més de 50°C , en marxa 45°C , a l'aigua on hi posem una síndria 39°C .

Parem en una tchaikhana on en mengem un "pilao" (arròs bullit i fregit). $83.373 - 83.167 = 206 \text{ km.}$ (1/2 dia).

Queden fins a Kabul uns 850 quilòmetres que segurament els farem tots aquesta nit i demà al matí a primera hora, potser sense dormir o dormint poques hores.

El gasoli va a 8 afhg/litre i el canvi que fem a Herat és de $1\text{\$} = 46 \text{ afghanis}$ en bitllet i de 47,50 el sec.

Quina fresca que fa! Són les dues de la matinada i ja hem passat Kandahar. Parem a dormir unes hores.

$83.737 - 83.167 = 570 \text{ km.}$

Durant la passada de comptes a la tchaikhana hem trobat a faltar 785 afghanis.



3. Ens instal·lem a l'Hotel-Càmping JAM a Kabul

17. Diumenge, 10 de juliol de 1977

KABUL!!! Per fi arribem a la meta de la nostra primera etapa. Ens hem llevat a les sis, així tan sols s'ha dormit quatre hores. La temperatura és molt agradable (en relació a la dels dies anteriors).

$84.249 - 83.737 = 512 \text{ km.}$

Ens instal·lem a l'Hotel-Càmping JAM, que serà on ens haurem de trobar amb en Miquel i en Vicenç.

Al vespre anem a sopar al restaurant Miami després de recorre'n d'altres, que va resultar ser el que ens va recomanar en Paul J.L. Simons.

$84.249 - 76.191 = 8.058 \text{ km}$

són els quilòmetres que hem recorregut per arribar fins a Kabul des de Badalona, per als quals hem trigat 17 dies comptant amb el que vam descansar a Istanbul i els dos que vam passar a Teheran esperant la carta de presentació.

18. Dilluns, 11 de juliol de 1977

Ara tindrem uns dies de descans relatiu (almenys de "volant"), ja que hem de voltar per tots els ministeris.

D'entrada anem al Ministeri d'Afers Exteriors, on ens diu Mr. Younnors que no han rebut cap document dels enviats certificats i que el procediment no és el

correcte, ja que prèviament l'hauríem d'haver enviat a l'Ambaixada Afgana a Roma, però de totes maneres ens demana unes còpies dels documents i que li donem que ens donarà el permís.

La còpia de màquina la fem amb una que ens deixen, per la qual després de molt de discutir ens cobren 50 afghanisi per les fotocòpies dels plànols i d'aquestes 80 i 50 respectivament.

Anem a Post Office, on no hem trobat cap notícia, i enviar les postals "by route" ens val 6 afghanis (dubtem que arribin). A la tarda anem a enviar el primer paquet de postals i trobem tancat.

Demà ens espera una altra pallissa. s'ha de tornar al Ministeri (encara que haurem d'esperar l'arribada de l'avió perquè faran falta els passaports), enviar postals, buscar una ballesta pel Land Rover, anar a trobar a en Paul, etc...

19. Dimarts, 12 de juliol de 1977

Són les 10.00 h en punt quan arribem al Ministeri de l'Exterior, on ens espera Mr. Younnors amb el permís a punt, però sense els passaports d'en Vicenç i d'en Miquel no podem treure el visat en aquest Ministeri per anar a de l'Interior. Per acabar d'arrodonir i perdre més dies, si el divendres és la festa setmanal, dissabte arriben els de l'avió, com es celebra el dia de la República i també seran festa el diumenge, dilluns i dimarts.

Al Ministeri d'Exteriors trobem a en Pere Aymerich i en Josep Iglesias del grup d'en Font, que no els hi donen el permís per falta de la carta de presentació de l'Ambaixada i si volen fer alguna cosa s'hauran d'unir amb nosaltres, és la solució de Mr. Younnors.

Enviem la primera tanda de postals, causant gran sensació a la Post Office al demanar 500 segells. Al vespre paguem 3 nits al càmping.

En Pere Aymerich i en Josep Iglesias estan a l'Hotel Korasan.

20. Dimecres, 13 de juliol de 1977

Avui per fi ens decidim a arreglar la ballesta del Land Rover. Ens porten a un pati de mala mort, on a cops de mall donen més fletxa a la ballesta, fet pel qual ens cobren 300 afghanis.

En Josep Maria sembla que estrena la "kabulitis". Si ell és qui ens ha de cuidar?

Anem a dinar un altre cop al Miami, abans hem anat a veure a en Pere Aymerich i U'Iglesias al Korasan, però ens diuen que no hi ha ningú de nacionalitat espanyola.

Anem de visita al Museu de Kabul i després comprem 500 segells més a la Post Office, els tenim ben atabalats.

A última hora de la tarda arriben al càmping Jam el grup del CADE. Varen sortir el dia 1, i han estat dos dies a Teheran, per tant, han fet el viatge en 11 dies efectius conduint dia i nit.

No han tingut problemes a la frontera iraní, encara que no duïen el vehicle al seu nom.

Demà anirem fins al túnel del Salang per fer una mica d'aclimatació. L'Eduard es queda a Kabul.

21. Dijous, 14 de juliol de 1977

Sortim cal al túnel del Salang amb el Land Rover en Pany, Talarn, Josep Maria i jo. Passat Charicar amb fort pendent arribem al túnel. Passat aquest agafem una vall que surt de la mateixa boca nord. Pugem fins on creiem convenient muntar el campament. Deixem el Land Rover, ens equipem i pugem amb una mica de desmadre als cims que hi ha als voltants. En Pany fa un cim al fons de la vall. En Talarn,

Josep Maria i jo pugem un altre més a prop. Jo em quedo en el repetjò final. Calculem que els cims sobrepassen els 4000 metres.

Em comença a agafar mal de cap, que no deixaré en tot el dia.



4. Tots els camions de l'Afganistan fan tant de goig com aquest

22. Divendres, 15 de juliol de 1977

Quan ens despertem continuo amb mal de cap, pel qual baixem cap a Kabul, no sense haver tingut una autèntica Uuita per posar en marxa el Land Rover.

Baixant comprem uns peixos semblants a les truites, que ens fotem per dinar.

A la arribada a Kabul em passa el mal de cap, però sembla començar la "kabulitis". Prenc "Mexaformo" i la cosa sembla mantenir-se força be.

Avui surten en Miquel i en Vicenç de Barcelona.

Als del grup del CADE, ens diu l'Eduard, que els hi han donat permís pel Mandarar. Del grup d'en Font no s'en sap res.

Paguem 3 nits més al càmping.

El Land Rover que anava amb tracció a les 4 rodes degut a una avaria, és arreglat amb una "xapusa".

Tanquem la caixa del viatge d'anada, sobren 10\$, que passem a la caixa de muntanya.

23. Dissabte, 16 de juliol de 1977

Arribem en Miquel i en Vicenç a tres quarts de dues. Els esperem a l'aeroport i anem ràpidament al Ministeri de l'Exterior, on entreguem els passaports per fer el visat. Hem d'esperar tres dies per les festes de proclamació de la República.

En Vicenç m'entrega 622\$ de la caixa general. Després de fer un pressupost per la muntanya posem tots 100\$ (excepte en Talarn). Per tant, a la caixa hi ha: 1272\$ + 5026 afghanis (els 50\$ sobrants són de la caixa de viatge, de les postals).

Ara per Kabul som tot el grup del CADE (amb el qual han arribat en Vicenç i en Miquel, nosaltres i els dos del grup d'en Font, que per fi els hem tornat a veure. Resulta que s'han passat tres dies a la telefònica per parlar amb l'Ambaixada de Teheran per tenir la carta de presentació.

Al vespre anem al Miami, on podem tornar a tastar el vi el conyac que ens han portat de casa, i fem plans per demà.

24. Diumenge, 17 de juliol de 1977

Acaben d'arreglar els paquets definitius de muntanya, ja que es redueix els dies d'activitat, degut a les festes que agafem abans de tenir el permís. Anem a fer un volta pel basar. A la tarda anem a les festes de la República. Durant el dia ens ha fotut una pedregada bestial, sort que ha durat poc.

Al vespre al càmping preparem la sortida per visitar Bamyan i Band-i-Amir. Paguem dues nits de dormir, aquestes del grup de set (280 afghanis).

25. Dilluns, 18 de juliol de 1977

A les set sortim tots set amb la furgona cap a visitar Bamyan i Band-i-Amir. Avui tornem a recordar els dies de pols

que vam passar per Turquia. Arribem a Bamyan després de set hores de conduir.

Ens installem a l'Hotel Hindu Kush, que ens havia recomanat el xino del Jam per al qual ens fa una carta. Ens fotem un bon dinar al restaurant i ens passem tota la tarda clapat. Al capvespre anem a fer una volta pels "budes". El gran l'estan restaurant, donat la poca llum no hi fem fotos.

Al vespre tornem a parlar de la possibilitat del permís per a la muntanya. Resulta que si no ens el donen en 24 hores, tornem a agafar una altra festa, això ens reduiria a set dies l'activitat.

26. Dimarts, 19 de juliol de 1977

Furgona: $85.260 - 84.896 = 364$ km

Sortim cap a Band-i-Amir, en Vicenç, en Miquel, Joan i jo. Ens acompanya el "master" de l'hotel Hindu Kush on estem instal·lats. La pista és una mica millor que la que arriba a Bamyan, però de pols, si cap, n'hi ha més. A tram el gruix és gairebé d'un pam, i aquesta entra per tot arreu, inclús ens fan mal els pulmons al respirar.

En dues hores i mitja som als llacs. Vista molt impressionant, potser donat el marc desèrtic que l'envolta. A les 12.00 tornem a Bamyan, a on arribem a quarts de tres. D'ací sortim a les 16.00 per la llarga pista fins a Kabul, a on arribem a tres quarts d'onze carregats de pols fins a la boina.

27. Dimecres, 20 de juliol de 1977

Avui ens dediquem a fer neteja de tota la pols que varem recollir ahir i canviar l'oli dels vehicles. També anem a recollir el visat al Ministeri d'Exteriors per dur-lo a Afghantour, a on ens diuen que no disposen de guia fins demà al matí a les 9.00 h. Per tant, hem d'esperar fins demà al matí per anar al Ministeri d'Interiors.

Ara el dilema el tenim en que si ens fan esperar 24 hores, arrebpleguem el divendres, que és festa, i per tant, en perdem 48 d'hores, fet que farà rebaixar molt el temps de muntanya.

El grup del CADE ja te quatre persones a Faizabad, i ens han dit que el camí des de Kunduz a Faizabad en prou feines pot passar un Land Rover.

Hem vist gent del grup d'en Font. Paguem dues nits més al càmping (280 + 20) (els 20 afghanis són per guardar el Land Rover).



5. Botiga dels carrers de Kabul

28. Dijous, 21 de juliol de 1977

A primera hora anem a Afghantour, encara no hi ha el guia. Després d'esperar una bona estona deleguen a una persona per acompanyar-nos al Ministeri d'Interiors per accelerar els tràmits. Ens diuen que a les dues tindrem el permís. Per fi!!!, podrem sortir aquesta mateixa tarda. Ho preparem tot, dinem aviat per aprofitar el dia.

Una de les bosses de plàstic es va omplir d'aigua el dia de la pluja, l'hem de desfer i llençar el menjar fet malbé i posar a eixugar l'altre.

L'Eduard va a buscar el permís, però torna massa ràpid. Ens demanen els passaports i una fotografia per fer un visat (es veu que el que vam fer els de l'Exterior és una altra guerra). Ens el donaran dissabte! Arrebpleguem el

divendres festiu i una forta destrempamenta.

Jo no tinc fotografia, anem a un fotograf ambulat que ens fa una foto d'una manera força rudimentaria i curiosa. Hem cobra 10 afghanis.

Dinem i discutim la manera de matar el temps, tot aquest temps que tornem a perdre de la manera més tonta en mans de la burocràcia. Em sembla que tots plegats ens fem la promesa de no tornar-hi mai més per aquests barris. Almenys a fer muntanya o en tot cas tenir un marge de temps per endavant indefinit.

Per mi, és el segon cop fort que rebem des de que començarem el viatge, el primer a la frontera iraní va ser bastant més dur, potser no estavem tan acostumats.

A la tarda venen en Civis i companyia per veure com ens ho podríem combinar per pujar fins a Faizabad.

Sembla ser que demà tot i ser festa es poden tramitar els visats a la policia.

Avui s'han enviat les últimes postals de "l'operació targetes postals", en total: 1041 postals.

Hem canviat 1000\$ i el banc ens ha donat 44500 afghanis en bitllets de 50.

Es preveuen totes les possibilitats per pujar cap a Kunduz i Faizabad. Demà, després d'obtenir el visat els del CADE, en Vicenç se n'anirà amb ells amb el Land Rover per anar buscant els mitjans de transport fins a Zebak.

29. Divendres, 22 de juliol de 1977

Fem una permanència al quarter de la policia per aconseguir el visat, que ens valdrà 100 afghanis per cap.

Deixo a en Vicenç un paquet de bitllets de 50 afghanis: total 5000 afghanis. No tenint lloc en Vicenç en el vehicle dels del CADE es decideix que surtin en Vicenç, en Pany i en Miquel amb el Land Rover cap

a Kunduz. A les dues de la tarda, si no hi ha pega per aconseguir transport, els que haurem de deixar la furgoneta, els seguirem fins a Faizabad per contractar el transport que ens durà a Zebak.

A les 4 de la tarda es presenta un "morango", que amb un tampó ens segella els passaports i ja tenim visats!!! Per això hem estat a la policia des de quarts de deu. Si demà al migdia ens donen el permís a l'Interior, podrem sortir cap a la muntanya.

Després de sopar fem una volta pel "chicken", ens trobem un de la colla d'en Font. Encara no saben on els varen enviar el material i el menjar que van facturar com a mercaderies. Estan enviant Telex a tot arreu, Delhi, Londres, Istanbul... i res.

Els del CADE ja s'en van després del permís de la policia.

30. Dissabte, 23 de juliol de 1977

A quarts de nou truca en Vicenç des de Kunduz, diu que ha trobat l'hotel Ansari on ens guardaran la furgoneta per 40 afghanis/dia i una furgoneta que surt a les 4 del matí cap a Faizabad per 750 afghanis per tots.

Ja ho tenim tot!!! Permisos, guia, hem pagat a Afghantour. Són tres quarts de quatre i marxem cap a Kunduz.

Al Ministeri d'Interior trobem en Pere Aymerich i en Conrad Blanch. Tenen solucionat el tema dels permisos, però el material, ara, els sembla que el tenen a Bombai.

El guia que duem sembla ser una llumbrera, ja que ens diu que era vice-president de la Universitat a Kabul, on va ensenyar en anglès i en rus durant l'altre règim del rei, ara ha anat a parar a un ministeri i aquestes són les seves vacances. Serà tota una experiència per ell.

Arribem a les onze del vespre a l'hotel Ansari, on trobem una nota d'en Vicenç, en repeteix el mateix que ens va dir per telèfon. El "morango" de l'hotel ens diu que l'hora de sortir són les cinc i mitja i que demà ens despertarà.

No tenen res per sopar. Ens fotem galetes, xocolata, meló i iogurt, tota una "maca" barreja.

Conduir de nit com avui és tot un "show".

No hi ha qui entengui els llums ni el que fan amb ells.

31. Diumenge, 24 de juliol de 1977

El "fill de puta" de l'amo de l'hotel Ansari ens fot 500 afghanis per dormir, i quan anem a les 5 i mitja a buscar l'"autobús" ens diuen: primer, que no tenim plaça, després que ja ha sortit, Total que no hi ha que s'entengui. Al final pugem en una camioneta, que per 750 afghanis ens durà a Faizabad. Un cop som dalt ens volen baixar els bultos si no paguem més. Finalment encabeixen 25 persones més els bultos dins del vehicle. El viatge no és explicable, s'han de patir les 13 hores que va durar.

A les 7 de la tarda arribem a Faizabad, a on ens esperen en Vicenç, en Miquel i en Pany que han fet el viatge amb el Land Rover. Ens expliquem les penes respectives i ens posen al corrent del "rotllo" del trasllat" a Zebak. Hem de tornar a desfer els paquets i fer-los de 30 quilos (que és la càrrega que porta un home) i el doble si és un mul. S'haurà de regatejar sobre els 500 afghanis per persona i dia.

Pel viatge fins a Zebak amb camió diuen d'entrada 20.000 afghanis. El guia ens buscarà alguna altra cosa a més bon preu, encara que ens sembla difícil, ja que aquí hi ha una espècie de "màfia".



6. Fem la marxa d'aproximació per la pista a Faizabad. Primera avaria

32. Dilluns, 25 de juliol de 1977

Sortim de Zebak fet i fotut a la una del migdia, després d'haver fet els paquets de 30 quilos com a màxim, i dinar una mica. A l'hora de sortir hi ha una mica de merder, resulta que el xofer que ens va pujar ahir segueix demanat més afghanis. Al final li donem 100 afghanis més i ens deixen sortir.

La pista que fem ara és molt més planera i per una vall àmplia i molt verda i el camí no és tan difícil com fins a Faizabad.

Anem una caravana formada pel nostre Land Rover i dues camionetes: una la nostra que compartim amb una expedició anglesa-polonesa i l'altra d'ells.

Quan es fa fosc passem per una espècie de "tchai-khana" on sembla que passarem la nit.

Hem fet 13 bultos de gairebé 30 quilos, el total deu ser de 350 quilos, més les nostres motxilles, que s'hi podria afegir 100 quilos més. Per tant, després de totes les rebaixes de pes portem uns 450 quilos.

El manager de l'hotel ens proposa que puguin amb nosaltres uns polonesos que es divideixen a Zebak, uns cap al Mandaras i els altres al Bandaka. Ell ens farà una reducció de 1000 afghanis.

33. Dimarts, 26 de juliol de 1977

Ens llevem a les 5 per seguir camí cap a Zebak. Pel té, pa i ous del sopar i d'esmorzar ens foten 400 afghanis, a més d'haver dormit al terrat de fang d'aquesta "tchai-khana".

Abans de creuar el riu cap a Zebak ens separem de l'altre camió que va al Mandaras. Hem de creuar el riu dues vegades i després un altre cop a l'arribada a Zebak (quatre cases desperdigonades).

Comença la lluita amb els portadors.

Sembla que haurem de canviar de portadors cada jornada. Ens costa 100 afghanis per bulto de 30 kg aquest primer dia, preu molt bo. Trigarem tres dies per arribar al camp base.

Després de l'arribada als voltants de migdia, qui més feina te és en Josep Maria, ja que fa diverses cures entre la població, inclús una visita a domicili que li demanen quan ja és fosc per veure una dona jove, que sembla tenir una desviació de la columna vertebral per tal cosa no pot fer-hi res.

34. Dimecres, 27 de juliol de 1977

Hem de sortir a les vuit, però donat que s'ha tornat a obrir la consulta mèdica tenim un retard de gairebé una hora. Per fi comencem la marxa d'aproximació, tan desitjada, juntament amb l'expedició anglo-polonesa. Portem un total de 3 cavalls i 4 burrets.

Comencem la lluita amb el riu, ja que en lloc de creuar-lo un cop sembla que anem seguint el seu curs, travessant-lo una i una altra vegada amb forta corrent fins a mitja cuixa.

A migdia parem en un casalot on ens ofereixen pa i te. No ens cobren res, ja que si s'ofereix alguna cosa no és per res a canvi.

Creuem un pont acollonant, de troncs. Els burros es neguen a passar, passen a cop d'estaca, però un l'han de passar a coll.

Arribem al final d'etapa a les 6 de la tarda sense cap problema amb els porters, als quals els hi paguem 1450 afghanis i altre tant els polonesos.

Abans de sortir de Zebak demanem pa, que ens fan expressament de farina de blat, perquè normalment el fan de farina de fava i per pagar ens diuen que els hi donem el que vulguem. En fem 50 afghanis i ens diuen que és massa, que allò no val tant, malgrat això els hi donem.

Zebak està a una cota de 2600 m sobre el nivell del mar.

35. Dijous, 28 de juliol de 1977

Sortim del poble Esquitol, on hem dormit, més tard del que hem previst (com sempre) degut a la consulta mèdica primer i a les baralles entre els porters després per disputar-se les càrregues. Per fi sortim a quarts de nou i a una bona marxa arribem a Samlitsch a les 15.00 hores.

A Samlitsch després de prendre el te i "nan" que ens donen al poble veiem les possibilitats de marxa per demà. Al principi ens diuen que no és possible arribar al camp base del Bandaka amb un dia, després resulta que per 500 afghanis per burro faran un esforç ja que la jornada es presenta llarga, uns 30 km de recorregut i 1000 m de desnivell. Per primera vegada plantem tenda a l'entrada del poble i ens disposem a recuperar forces per demà.

36. Divendres, 29 de juliol de 1977

Sortim bastant aviat per que avui no hi ha hagut consulta. Amb l'intenció d'arribar al camp base paguem 400 afghanis per burro, o sia, el doble d'allò que és normal, però la jornada és molt llarga i preferim això a pagar 300 afghanis per un dia i mig.

La marxa és més llarga i pesada que el que ens pensàvem i el coll Munjan no arriba mai.

Quan arribem al coll són les 5 de la tarda i els portadors ens deixen. Diuen que demà els mulos no podran passar i ens cobraran 300 afghanis per paquet i a més ens cobren 400 afghanis per la jornada fins al coll i no fins al camp base.

Paguem per estalviar problemes i per poder contar per demà amb la col laboració d'algun portador i muntar d'una vegada el camp base i no perdre més dies.

Muntem una tenda al coll per passar la nit. Avui hem vist per primera vegada el Bandaka i el Bandaka-Saki. Longitud E 71°, latitud N 36° 15'



7. Comencem la lluita amb el riu

37. Dissabte, 30 de juliol de 1977

Avui hem passat per una "morrena" immensa fins arribar al camp base dels polonesos. Nosaltres pugem mig hora més per muntar el nostre.

La pujada és una veritable "curtida" ja que és un pedregam que no s'acaba mai. Els porters triguen quatre hores. Per mi és

una gran patida perquè em fan mal els genolls.

Muntem dues tendes on clapem set, perquè el guia s'ha quedat al coll, potser pugui demà amb un anglès que està fotut 38. Diumenge, 31 de juliol de 1977

Mentre es feien dos viatges des del camp dels polonesos per portar tot el material i el menjar al nostre camp base (el creiem situat a uns 4500 metres), l'Eduard i el Pañella fan un primer viatge per muntar el camp 1, deixant muntada una tenda amb menjar i material.

El cercle on tenim el camp base, a primer cop d'ull, no sembla massa gran però a la que tens de caminar una mica hadones que és immens.

Estem envoltats per M-1, M-2, M-3 i M-4 (tots a una cota als voltants de 5500 m), després els Bandaka S i N amb 6843 m i 6725 m, la cresta que enllaça amb el Bandaka-Sakhi (amb tres puntes a 6000 m), el Bandaha Sakhi de 6414 m i finalment una carena que abarca des del M-5 fins M-9 tots a prop dels 5700 metres.

La paret del Bandaka és un mole de més de 2000 m d'alçària de la qual cauen allaus cada dos per tres.

El nostre camp base està instal·lat sobre la morrena del cercle dels Bandaka amb un moviment i sorolls constants.

Gairebé tothom acusa els efectes de l'alçada. Aquest serà, junt amb el poc temps de que disposem, el principal obstacle que tindrem de vèncer per arribar al cim, si bé la via d'ascens no té res de senzilla. Al vespre això sembla més un hospital de campanya que el camp base. També ha pujat fins al camp base el guia Rab, està desmadrat!



8. Haurém de canviar de portadors cada jornada

39. Dilluns, 1 d'agost de 1977

Després d'esmorzar es fa un primer viatge col·lectiu cap al camp 1. S'intentarà arribar al peu del "couloir" per deixar-hi material.

En Josep Maria, en Rab i jo ens quedem al camp base. Per entretenir-me repasso els comptes (troba a faltar 1800 afghanis). Quan baixen ens expliquen que han muntat dues tendes al camp 1, i s'ha deixat material al peu del "couloir", on es muntarà el camp 2.

40. Dimarts, 2 d'agost de 1977

El dia d'avui l'hem dedicat a descansar al camp base i fer els preparatius per l'atac al "couloir", equipant-lo perquè el pugin pujar altres cordades amb càrregues per muntar el camp 3, ja que el camp 2 es muntarà al peu del "couloir".

Si no es pot fer una atac directe al cim (que és el més probable), en Vicenç i en Miquel hauran de sortir d'escape cap a Kabul, sense que s'hagi conquerit el cim. Aquest matí hem aprofitat per fer les fotos de grup, ja que de ben segur no estarem més tots junts.

Al vespre, donat que ens figuren dins la tenda molt d'hora (als voltants de les 5) somniem tots en veu alta preparant un sopar de rebuda, ja que aquest seria tot arribant, sense ni tan sols passar per casa. Aniríem directament a "Els Castanyers".

Dormim sis a la tenda grossa i dos a la petita, la Salewa tan sols serveix de magatzem.

41. Dimecres, 3 d'agost de 1977

Després d'esmorzar ens quedem sols al camp base en Rab i jo, el resta pugem al camp 1. Després muntaran una tenda al peu del "couloir" (camp 2) amb l'intenció d'atacar-lo a la matinada. Depenent de l'estat físic de la gent es farà amb una o amb dues cordades. Una vegada superat el "couloir" i al peu de l'aresta, hi ha dues possibilitats: equipar part de l'aresta o tornar a baixar tots al camp 1 per recuperar-se i després al cap de dos dies fer l'atac final. Aquesta segona possibilitat farà que en Vicenç i en Miquel hàgim de marxar sense saber si s'ha fet el cim.

Mentre al camp base en Rab i jo en tindrem de distreure com puguem. A mi m'agradaria acostar-me algun dia als camps superiors o be fer l'M-7 o algun cim fàcil i a prop. Millor serà que reservi les forces per la retirada.

El temps és magnífic, el sol escalfa de valent i fa que tot el camp base sigui un seguit de rierols del gel que es va fonent. Ara així que el Bandaka comença a fer ombra, cal posar-se dins la tenda i dins del sac. Als vespres encara ningú a passat fred, més aviat calor, encara que a fora, així que surt el sol i ens llevem encara està tot glaçat.

Per la tarda faig una petita passejada i em trobo molt be, demà anar al camp 1.

42. Dijous, 4 d'agost de 1977

Aquesta nit hem dormit a la tenda grossa en Rab i jo. Dues persones en aquesta tenda, a aquestes alçades és massa poc, la propera nit dormirem a la petita.

Així que m'he tret de sobre el fred passat per la nit m'en vaig cap al camp 1, són les 11 del matí. A dos quarts de dues, aconseguixo trobar enmig d'aquest immens pedregam la tenda que constitueix el camp, només hi ha en Josep Maria, els altres són més amunt, pel camp 2 o al "couloir". A les tres torno al base.

En Rab hem be a rebre, ens fotem un got de llet i a clapar a la tenda petita, és més calenta. Demà potser torni al camp 1 per assabentar-me de com va l'atac al cim i portar una mica de llet, que sembla ser que allò que més es consumeix.

43. Divendres, 5 d'agost de 1977

S'ha passat millor nit que l'anterior. Quan surto de la tenda està tota la vall emboirada. De mica en mica l'escalfor del sol va desfent les bromes.

Després d'esmorzar en Rab i jo baixem fins al camp base dels polonesos. Això sí que és viure! Visca la diferència!

Tan sols hi ha un polonès, ens convida a te i "acompanyament". Ara entenc per què en Rab te més tirada a fer els seus passejos avall i no amunt.

Es foten tots dos a xerrar més de tres hores sense parar, només que per fer un mos, "dale que te pego". N'hi hauria per fer-ne, no un, sino tres de llibres amb la meitat de tot el que diuen: política, religió, dones d'afghanistan, capitalisme, comunisme, "poland"... de tot.

Quan el polonès veu la meva màquina de fotografiar amb el "tele" cau de cul, ja me la te llogada per quan facin la paret del Bandaka.

Tornem al nostre camp base. No sembla que hagi baixat ningú dels camps superiors.

El polonès ens ha donat una llauna de pa i xocolata, sembla que baixarem bastant de menjar, doncs a aquestes alçades no es te gaire gana.

44. Dissabte, 6 d'agost de 1977

Pujo en direcció al camp 1, però abans d'arribar em trobo amb en Joan Talarn que baixa al base. Deixem amagat el menjar que porto i tornem junts al base, a on passem mig dia fent una plataforma nova per la tenda gran, mentre esperem que baixin en Vicenç i en Miquel que demà s'en van cap a Zebak.

Bastant tard baixen tots excepte l'Eduard, que sembla estar fotut de l'estomac i es queda tot sol al camp 2. A més baixen amb instruccions de que ens esperi el camió el dia 17 a Zebak, cosa que ens sembla un cop d'estaca per què ens esperavem tornar més aviat.

Demà pujarem tots els que quedem per intentar l'atac final al cim, que pressuposem que ens portarà sis dies, més altres sis dies per retirar el material dels campaments i arribar a Zebak.

45. Diumenge, 7 d'agost de 1977

Després d'esmorzar amb el pa i el xocolata dels polonesos (que no semblen massa de l'agrado del "poble") ens despedim d'en Miquel i d'en Vicenç. És trist perquè els que s'en van es voldrien quedar i aquells que es queden voldrien fugir cap a casa.

El reste (Pany, Joan Josep Maria i jo) pugem cap al camp 2 on ha passat la nit tot sol l'Eduard. Anem carregats i la marxa és lenta. Sortim del camp base (4500 m) i quan arribem al camp 1 (4700 m) fem una llarga estada. Superem una canal molt empipadora per passar-hi, ja que és de gel i pedres soltes. Després ve una gran esplanada plena d'esquerdes, i que cal encordar-se degut al perill que representa. Després un altre fort pendent i ens trobem amb el camp 2 (5000 m). L'Eduard ens està esperant,

encara no es troba ve. Per tant, seran en Pany i en Joan els qui demà faran l'intent d'arribar al coll. El "couloir" està equipat amb cordes fixes en el tram de més pendent.

L'equip de punta haurà de muntar el camp 3 (5700 m) al mateix coll, passar la nit amb el material que s'ha deixant anteriorment al final de la corda fixa, a uns 100 metres del coll.

Demà haurà de pujar un altre equip per portar-hi menjar fins al camp 3, i potser quedar-s'hi amb la tenda "Salewa" que haurà de dur.

Aquesta nit, per primera vegada en dormirem cinc, al camp 2. El fred no és massa intens, encara que quan hem arribat l'ombra del Bandaka ja el cobria tot.

El temps fins ara és magnífic, encara que al fons de la vall es pot veure constantment una barrera de núvols, que sembla ser el front del monso que es queda aturat just a la frontera del Pakistà.

Abans de marxar li he deixat 1000 afghanis a en Vicenç, ens deixarà el sobrant al Land Rover o al càmping Jam de Kabul.

46. Dilluns, 8 d'agost de 1977

Degut a que l'Eduard no es troba massa be, surten d'equip de punta, a la una de la matinada cap al coll, en Pany i en Joan. A primera hora del matí els veiem a mig "couloir". A les dues de la tarda estan a la placa final.

Al no trobar-se be l'Eduard, aquest matí, no podem formar cap equip d'ajut. En Josep Maria diu que pujarà tot sol fins a la corda fixa i si pot fins al coll. Un cop preparada la impedimenta veiem que si l'equip de punta ha trigat tant, a ell és possible que l'agafi la nit abans d'arribar i per tant, decidim sortir a la matinada

següent ell i jo, que l'acompanyaré per passar les esquerdes.



9. Vall dels Bandakha des del camp 2

47. Dimarts, 9 d'agost de 1977

Sortim en Josep Maria i jo a les tres de la matinada. Arribem fins al peu del "couloir" i gairebé sense saber el per què, ens entornem al camp 2.

Aquesta tarda es tornarà a intentar. Potser són els efectes dels 5000 metres on estem, però tenim unes reaccions estranyes.

A les deu del matí tornem cap al "couloir", aquesta vegada acompanyen a en Josep Maria, l'Eduard i jo.

Mentre l'Eduard s'en va cap a l'altre costat del cercle per fer fotos de l'aresta, jo l'espero a que retorni per anar al camp 2. En Josep Maria es va fent petit dins del "couloir". Ell és l'únic suport que poden donar des d'ací baix a l'equip de punta. Porta menjar i material per bivac. De sobte apareixen en el mig del "couloir" dos puntets, són en Pany i en Joan, que ja havíem vist dalt del coll.

Es troben amb en Josep Maria. Estan junts llarga estona i finalment baixa fins al peu del "couloir" en Pany. Ens explica que ahir per arribar al coll van patir molt i a més a més, com que per alleugerir les motxilles van deixar els sacs més avall, van fer bivac al coll. Ara baixa a buscar pitons (?) i demà allà dalt, ja es veurà que faran, perquè

l'aresta és molt fotuda i ell ha de fer-ho tot, ja que en Joan prou feina te per seguir-lo.

Estudiem la possibilitat que tenim de fer el cim en tres dies. Si no es segueix pujant, caldrà baixar ràpidament per intentar pujar a UM-3 ó UM-4.

Evidentment, després de la setmana que passarem a Kabul darrera dels permisos. I ara que la poca gent que som, la meitat dels quals estem fotuts, serà força difícil poder fer alguna cosa important.

Finalment en Panyella puja cap al coll molt lentament pel "couloir". Hem quedat amb ell, que demà nosaltres baixarem al camp base. Que si decideixen abandonar ens facin senyals amb el sac de bivac vermell, que és prou gran per què el puguem veure. Abans amb en Josep Maria havíem dit el contrari, que si arribava al coll ens fessin senyals si seguien amb l'atac al cim.

48. Dimecres, 10 d'agost de 1977

Al sortir de la tenda esperem una llarga estona per veure si ens fan senyals d'abandonament des del coll, tal com havíem quedat amb en Pany, ahir.

Quan sembla que l'atac continua, perquè és mig matí, i ja estem disposats a baixar al camp base, veiem senyals amb el sac vermell. Ens esperem a que baixin pel "couloir" per anar junts avall. El temps passa i no es veu que baixi ningú. Ens esperem fins a mitja tarda, i finalment decidim baixar cap al camp base, l'Eduard i jo. Portem la tenda "Salewa", la corda de 100 m i una mica de menjar. Els hi deixem una nota, diu que pujarem el dia 12 per ajudar-los a baixar el material. A més es queda la tenda de l'Eduard per si els hi fa falta i menjar.

Anem sortejant les esquerdes que hi ha entre el camp 1 i el camp 2, que cada dia

són més i més grans. Encara no entenem la confusió del senyal.

Arribem al camp base i en Rab no hi és. Deu estar amb els polonesos.



10. El camp base

49. Dijous, 11 d'agost de 1977

Arreglem una mica el camp base, posem ordre al menjar que ens queda, inclús rentem i ens canviem de roba que creiem digna de l'exposició que es pensa fer amb el rètol de: "ropa íntima de expedicionario después de 20 días de monte".

Quan al vespre ens posem al sac, sentim veus poc després. Traiem el cap i observem llum a la paret del Bandaka, on són els polonesos (més amunt de la meitat). Ens sembla que són ells que fan senyals per fer-se veure.

Més tard tornem a sentir-ne, després altre cop. Aquesta vegada ens sembla que criden: "Eduard". Sortim de la tenda amb la llanterna, a mig vestir, i efectivament algú s'acosta al campament. Són en Pany, en Joan i en Josep Maria. Segons sembla, i d'acord amb el senyal d'ahir, van baixar el "couloir" molt tard, tant que s'els hi va fer de nit. Dormen prop del camp 2, i triguen tot el dia d'avui per arribar al base, a les vuit del vespre, ja negre nit.

Fem comentaris de la "pallissa", una perola de llet i a dormir. Demà farem plans, perquè fins el dia 15 no

començarem el retorn a Zebak, doncs sembla difícil preveure un avançament i que ens vinguin a recollir des de Faizabad.

50. Divendres, 12 d'agost de 1977

Avui hauríem de pujar a retirar tots els camps d'alçada. Però, potser es deixarà per després, ja que voldríem intentar demà els M-3 i M-4 per tornar a casa amb algun cim conquerit. Dels camp 1 i 2, només s'han de baixar les tendes i una mica de material, donat que les cordes fixes es van abandonar al "couloir" en no gaire bon estat degut als allaus de pedres.

A última hora de la tarda s'en van dues cordades formades per l'Eduard, En Pany, En Joan i en Josep Maria per dormir al peu de l'M-3 i demà a primera hora pujar-hi, per després fer travessa fins a l'M-4 on es bivaguejarà i l'endemà es faran fotos del seracs penjats i del cim.

Jo des del campament o des de l'aresta que baixa del Bandaka sud amb el "tele" els hi faré fotos. Però com això serà passat demà, demà potser m'arribi fins l'M-8 ó M-7.

51. Dissabte, 13 d'agost de 1977

Estic sol, gairebé dalt de l'M-8 encara que no m'hi sento sol. Si pugués escriure tot allò que he pensat referent a aquesta ascensió em faltarien fulls en aquesta llibreta. Quan van sortir ahir els quatre companys per fer el cim i en quedar-se sol al camp base vaig creure que no podia quedar-me dos dies esperant a que tronessin, per fotre el camp. Havia de fer alguna cosa i aquesta cosa podia ser l'M-7 ó l'M-8.

Aquest matí en llevar-me veig quatre petits puntets per la pala de neu que puja a l'M-3. Això em decideix, agafo allò imprescindible i me'n vaig vall amunt.

Primer trobo unes diminutes flors groges a les quals hi faig fotografies, després molt per sobre dels 5000 metres en torno a trobar de més raquítics. També, per aquesta cota, en trobo de blanques. He vist uns animalets semblants a una marta, que intento fotografiar, però desapareixen. Després una mena de gall dindi blanc que degut a la mimetització tampoc puc fotografiar. Aquests animalets m'han fet agafar una canaleta molt descomposta que no és el camí lògic per pujar a qualsevol d'aquests cims.

He pujat a un pas bastant viu i en prou feines amb algun breu descans. No estic gaire cansat i em trobo molt bé, però aquest cimot es converteix en una aresta fàcil però descomposta, i em sembla prudent no fer tonteries per arribar dalt de tot.

Des d'aquí dalt, calculo uns 5500 metres, ja és una bona talaia per fer fotos del massís en el qual porten quinze dies d'estada, i que demà l'hem de deixar.

Està be no fer imprudències, però quan demanàvem ajuts deïem que anàvem a pujar a UM-7, doncs ja està fet!. Soc al cim de UM-7, de la vall del Bandaka, això sí, fet "kakona". El sol encara està força alt, però pot ser que arribi de nit al base. La pujada ha estat fàcil però molt empipadora degut a l'estructura de la neu en forma de penitents.

Quan arribo al camp base, després del meu "súbito arrebatado de locura" en fer el cim, em trobo que també arriben els companys que havien anat a UM-3 i M-4. Em penso que hauran fet les fotos, però resulta que UM-3 està tant descompost que era massa perillós i s'ha deixat córrer.

52. Diumenge, 14 d'agost de 1977

Avui s'ha començat a desmuntar el camp base. Hem baixat "trastos" fins al camp

dels polonesos. Per demà, i després d'un "pervio sorteo" ens toca a en Josep Maria i a mi, anar a recollir tot el que ha quedat als camps 1 i 2.

Segons en Rab avui comença el Ramadan, per tant, sembla que tindrem problemes per aconseguir menjar.

He tornat a veure els cims als que vaig anar ahir, sembla que sigui UM-8 i UM-9, però no ho sé segur del tot.

53. Dilluns, 15 d'agost de 1977

A les set i mitja sortim cap els camps 1 i 2 en Josep Maria i jo. A les onze i mitja som al camp 2. Baixem tot el material fins a l'indret que fins ara ha estat el camp base. Arribem a dos quarts de quatre, després baixem cap el camp dels polonesos.

Trobem en Joan i en Rab, i la "fira" de paquets per baixar fins al coll Munjan, ja que els porters s'han endut els bidons fins al coll, on són l'Eduard i en Panyella, i que demà hem d'arribar d'hora, per pagar-los.

Ara si es pensen que tot el que s'ha quedat aquí dalt ho hem de baixar nosaltres, també cobrarem els 300 afghanis per paquet.

Ja tornem cap a la civilització, a la lluita amb els porters. Avui mateix ens demanaven 500 afghanis per baixar cadascun dels paquets que tenim. Degut a aquests preus els reduït només a cinc paquets.



11. El koh-e-Bandakha Sakhi



12. Portejant càrregues cap el camp 1

54. Dimarts, 16 d'agost de 1977

Deixem el marc de muntanyes que ens ha envoltat durant quinze dies. Baixem carregats com "enanitos", en Rab també ens baixa un sac, per tal de no abandonar res.

Pel camí torno a anar coix, fins i tot, tinc com una mena de pessigada de menisc o d'algun nervi al genoll dret. Amb penes i fatigues arribem al coll de Munjan, on ja ens esperen els portadors.

Ara aquests ens demanen 400 afghanis fins al puesto de frontera que hi ha a mig camí de Sanglisch, a on pensem fer nit, i 400 afghanis més fins al poble.

Després de l'estira i arronsa, se'n van cap a les barraques del coll. Passada una bona estona, no tornen, aleshores nosaltres fem l'acció de sortir carregats amb un bidó cadascú més la motxilla. Immediatament tornen a venir i accepten de 400 afghanis fins a Sanglisch. A més a més hi ha baralles per aconseguir els paquets. Ens sembla com si estiguéssim fent jugades de pòquer.

Entre baixar des del camp dels polonesos, el temps que perdem amb el meu mal de genoll i la lluita amb els porters ens fa sortir bastant avançada la

tarda des del "kotal Munjan" i arribar de fosc al puesto de policia.

Tornem a començar la dieta de "tchai i nan" (te i pa), ja que ens queda poc menjar (igual que a la pujada). A més de l'inconvenient d'estar en Ramadan.

55. Dimecres, 17 d'agost de 1977

Només despertar-se en Rab ens explica que ahir al vespre quan va anar a parlar amb el policia es va passar més de tres hores xerrant. Van tenir certs problema es degut a que els polonesos no baixen junt amb nosaltres. Ell insisteix que únicament és responsable del nostre grup, total que inclús telefonen al Governador d'Eskasem sobre aquest problema. Potser això faci canviar els plans respecte a Afghantour que ens havia proposat en Rab.

Al matí iniciem la llarga marxa fins a Esquitol per aquesta vall que sembla no s'acabi mai, doncs avui caminarem per més de deu hores i calculo que fem més de trenta quilòmetres.

A mig matí arribem a Sanglisch, on després d'una parada de dues hores i canviar de porters reemprenem la marxa. Aquest cop portem tres muls i una persona que duu el bidó gros. Als del coll de Munjan els hi hem pagat 1600 afghanis.

Arribem a Esquitol a punt de fer-se fosc, fets "calderilla". Sort que demà, en arribar a Zebak, s'acaba aquesta passió.

56. Dijous, 18 d'agost de 1977

Baixem fins a Zebak, aquesta vegada sense passar-se tot el trajecte amb els peus en remull com a la pujada, ja que tan sols hem travessat el riu una vegada a l'alçada de Zebak.

Com no ens queda gairebé menjar (només quatre ARTIPANS i un ARTICHOCO) comprem dues gallines, que hem de matar i cuinar nosaltres mateixos. A punt

d'acabar-se la cuinada ens quedem sense gas, aleshores hem d'acabar amb una mica de foc que havíem encès preveient-ho.

L'arribada a Zebak ha estat relativament ràpida, ja que hem sortit d'Esquito a les deu i en 4 ó 5 hores hem fet el recorregut.

Del camió que esperem ens vingui a buscar, ens diuen que ja ha estat aquí, però que s'ha entornat per portar uns francesos i que aquesta mateixa nit estarà de retorn.

57. Divendres, 19 d'agost de 1977

Com encara no ha arribat el camió, per guanyar temps, ens disposem a canviar els trastos dels bidons en sacs. Mentre estem enfilats, telefonen des de Faizabad, deient que el camió no vindrà avui, ja que s'ha quedat sense gasolina. La notícia no ens senta gaire bé, com es pot suposar. Com a compensació en Rab, que està en totes, li diu que pagarem 20\$ menys pel retard. El "master" de Faizabad ens feia pagar 500 afghanis per cada dia de retràs que tinguéssim, i nosaltres tan sols li descomptem allò que probablement ens costi Afghantous de més.

Quan creiem que s'havia acabat el patiment ens venen noves notícies de problemes: el xofer no podrà travessar el riu fins a Zebak, per la qual cosa hem de tornar a llogar porters des de Zebak a la carretera, i tornar a carregar la motxilla. Contem en descomptar-li els 300 afghanis que ens cobren, en arribar a Faizabad.

Passat el riu ens instal·lem en una "tchai-khana" a esperar el camió. Aquí ens fan arròs i "tchai". Arriba el xofer amb un cotxe petit, (perquè el camió està espatllat) en el qual pretén que anem deu persones més els paquets.



13. Miquel Castellsagué Giralt

58. Dissabte, 20 d'agost de 1977

Sortim a les set de Zebak, tots apilats com si fóssim paquets, en total en som nou, perquè a un soldat d'Iska Him no l'hem deixat pujar.

A migdia parem en una "tchai-khana", on comencem la lluita contra la fam que portem.

Després de 120 quilòmetres d'aquesta dura pista arribem a Faizabad on esperàvem tenir una mica de repòs. Però molt al contrari iniciem la lluita (que també suposàvem) amb el manager de l'hotel. Tot arribant a la porta veiem que hi ha algú dins del Land Rover, és el "fill de puta" del manager. Diu que està intentant engegar-lo per que fa nosa (?). Ens dona una nota d'en Vicenç que diu que s'ha vist obligat a deixar-li les claus perquè hi ha altres cotxes i és possible que s'hagi de moure el vehicle. A l'hora de pagar no en vol saber res de res dels 1000 afghanis que ens descomptava per dia de retard i pel trasllat dels paquets des de Zebak a la carretera. Després de molt discutir ens descompta això últim, però ens cobra 300 afghanis per l'aparcament del vehicle durant 10 dies i per tant ens quedem igual.

Decidim no pagar els 1000 afghanis. Com ens diuen de tot, no pensem passar la nit en aquest "hotel" ens disposem al trasllat i

buscar bitllets per tres persones en un camió de baixada. Ens diuen que no n'hi per demà, i com olorem mal ambient decidim posar-nos tots sis més els paquets dins del Land Rover i sortir immediatament. Com si la pallissa que portem a sobre i les ganes que tenim de menjar i dutxar-nos no existissin ens encabim amb la idea d'arribar a una "tchai-khana" que recordàvem, a unes dues hores més avall en el camí. Si haviem baixat des de Zebak amb un vehicle tan o més petit que el nostre per què no es pot fer amb el Land Rover? Havíem arribat a les quatre de la tarda, i als voltants de les sis emprenem de nou la marxa, passant de nit els passos més perillosos per la paret penjada sobre el riu.

EN menys de tres hores trobem la "tchai-khana", on podem menjar un bon "caxulo" i descansar. Hem fet 60 quilòmetres des de Faizabad.

Anar al darrera del Land Rover és com si et convertissis en una motxilla o en un sac qualsevol. A més la baca, que està trencada i donada per inserible va carregada fins als topes.

(Al lloc on dinem adelantem 5000 afghanis al xofer i al "manager" es paguen 2000 afghanis).

59. Diumenge, 21 d'agost de 1977

Continuem la marxa fins a Kunduz, que torna a semblar-nos com una altra salvació. Quan s'ens escapa una n'agafem l'altra.

Després de 250 quilòmetres dels quals només n'hi ha 30 d'asfalt i d'estar més dues hores i mitja, arribem a Kunduz on trobem la furgoneta carregada de pots, però intacta, tal com la vam deixar.

Busquem lloc per clapar, però aquí a l'estació de cotxes fins a Faizabad ens diuen que podem dormir allà mateix, ja que no trobarem res i els tots hotels són

tant cars com el de la pujada. Decidim fer-hi nit.

Paguem 300 afghanis pel pàrking de la furgoneta de 30 dies. No trobem cap nota d'en Vicenç ni el canvi dels 1000 afghanis que la caixa li deixà.

Mengem un bon "palao" a una "tchai-khana" després de dormir a l'estació dels camions a Faizabad.

Hem buscat autobús per en Rab i en Joan que s'en van cap a Kabul. Els que trobem surten a les cinc, com no tenen ganes de llevar-se tan aviat baixaran amb nosaltres fins a Pul-i-Kumri, i una vegada allà ja veurem que farem.

60. Dilluns, 22 d'agost de 1977

A Kunduz anem a la policia per preguntar si manca algun visat per anar a Mazar-i-Zharif, perquè en aquest país mai se sap que pot passar. Després de voltar moltes portes arribem a la conclusió de que no cal.

Canviem 300\$ = 13300 afghanis. En principi només ens volien canviar 20\$ per passaport, però en Rab s'enrotlla i aconseguim canviar l'Eduard i jo 150\$ cadascun. Al banc ens hi passem molta estona.

A la sortida trobem uns de Madrid que han fet la ruta central, ens diuen que no fa falta permís.

Ens arribem fins a Pul-i-Kumri on en Rab i en Joan agafen un autobús fins a Kabul, a on aniran a passar comptes amb Afghantour. En Joan porta els diners necessaris. Ell intentarà arribar a casa lo abans possible per assumptes d'exàmens i no ho pot fer ens esperarà al càmping Jam a Kabul. Mentre nosaltres anem a Mazar-i-Zarif.

Ens installem a l'hotel Balkh Night, és el millor càmping que hem trobat al país. Al vespre anem a menjar a una "tchai-

khana" restaurant a on ens resulta molt econòmic.

Hem deixat el Land Rover tancat a Pul-i-Kumri. Arribem a Mazar-i-Zarif amb el quilòmetre 85.954 de la furgoneta.

61. Dimarts, 23 d'agost de 1977

Avui obrirem un nou compte per a la nostra estada a l'Afganistan. Reservo els dos fulls següents, espero que en tindrem prou.

72\$ + 3358 afghanis és el que ens queda de la caixa de muntanya. Els \$ els tornarem i els afghanis els destinarem a les coses que el grup ha de comprar.

Dediquem el dia a jeure, que bona falta ens fa i a la tarda anem a veure com està el mercat d'estores, que segons en Rab és aquí a Mazar un dels llocs on es poden trobar millors preus. Com desconeixem els preus que hi ha a casa nostra no sabem si ens estan timant o és una ganga, però que són alts si que no veiem.

62. Dimecres, 24 d'agost de 1977

El primer que fem és anar al banc a canviar moneda 200\$ = 8890 afghanis, per tenir reserves per les estores que vam veure ahir. Després anem a Balkh per visitar les muralles i les mesquites. De muralles gairebé no en trobem, ni tan sols fem fotos.

A la tarda visitem la mesquita de Mazar, en la qual per 20 afghanis pots deixar de ser "infidel" i entrar, però pel que es veu des de fora ens sembla el "timo del turista". Si es paguen 50 afghanis fins i tot et deixen fer fotos. Aquí, com a tot arreu amb "peles" s'arregla tot.

Després ens firem comprant estores, fem un lot que inicialment valia 10500 afghanis que després d'una mica de lluita aconseguim per 9500 afghanis pel total de set alfombres.



14. Mesquita de Mazar-i-Sharif: Façana

63. Dijous, 25 d'agost de 1977

Deixem Mazar-i-Zharif camí de Kabul, tan sols ens aturem a Nalbabad, el poble que segons en Rab, té l'index de morts més alt de l'Afganistan, per visitar el basar cobert.

A migdia arribem a l'estació d'autobús de Pul-i-Kumri, a on dinem allà mateix i en emportem el Land Rover, que per cert ja ens volien encolomar cinc dies en lloc dels quatre que l'hem tingut aparcat.

D'una sola tirada, passant un altre cop pel túnel de Salang arribem a Kabul quan ja és fosc. Al càmping Jam ens diuen que en Joan ha estat un parell de dies i se'n ha anat sense deixar cap nota. Nosaltres ens installem i anem a sopar al restaurant Miami.

Demà hem de deixar els dos vehicles enlestits per la marxa; l'un per la ruta central i l'altre per quan el vinguem a recollir des de Herat per fer el viatge de tornada.

64. Divendres, 26 d'agost de 1977

El primer que fem avui és anar a la Port Office per veure si tenim notícies de casa. Després preguntem el preu de l'avió de Herat a Kabul, que resulta ser de 64\$ per persona.

En Panyella com sembla que no té gaire interès en fer la ruta central diu que anirà amb la furgoneta pel sud fins a Herat on ens esperarà, de manera que

guanyarem alguns dies i també ens estalviarem uns quants dòlars USA, que falta ens fa tot plegat.

Preparem els vehicles per si es pot sortir demà mateix. Tornem a moure una vegada més tots els sacs, caixes i no serà l'última, per què a les fronteres ens tocarà tragar-ho encara més.

A la tarda ens "mengem" el "coco" pel "chiken" per comprar souvenirs.

65. Dissabte, 27 d'agost de 1977

Hem tornat a canviar 300\$, repartits entre l'Eduard i jo a mitges. Ell els vol per despeses personal, jo me'l canvio amb bitllets.

Fem reparar una roda punxada de les que hem portat tot el viatge al sostre de la furgoneta. Quan tornem al càmping a en Rab que ens estava fent una nota per deixar-la al bar. Ens dona una nota d'en Joanen la qual ens explica que se'n va amb un autocar que el portarà fins a Munic en sis dies, però que el preu és més car i ha d'agafar la quantitat de 1200 afghanis del pagament a Afghantour i que en Rab ha posat de la seva butxaca.

En Rab ens dona la seva adreça al Ministeri i s'ofereix per a qualsevol ajut que ens faci falta i més per en Panyella que es quedarà tres dies més al càmping.

Pel "chiken" ens trobem a una noia que la promesa del metge que duu el grup d'en Font i ens diu que li sembla que han fet el Noshag, però que han tingut problemes amb un dels components a la muntanya ja que va tenir un "edema cerebral". Els de la colla d'en Civis han tingut una "apendicitis". Ella se'n va cap a Cachemira i els altres que l'acompanyen segueixen fins al novembre. Ens pregunta quan tornem i la possibilitat de tornar amb nosaltres.

A la tarda ve a veure'ns al càmping i parlem llarga estona sobre els plans que portem de tornada. Està molt indecisa, diu que al vespre després de parlar amb els companys ens contestarà sobre si torna amb nosaltres o segueix fins a la Índia des d'on tornaria amb avió.

Hem anat a comprar un xaquetó per la Montse, d'entrada ens demanaven 7500 afghanis han acabat en 4450 afghanis.

Al Ministeri d'Interiors ens diuen que pel permís per fer la ruta central fan falta papers del Ministeri d'Exteriors i d'Afghantours, vaja com pel permís de muntanya, pensem intentar-ho sense permís.

66. Diumenge, 28 d'agost de 1977

Sortim de Kabul més aviat tard, per fer la ruta central. Abans hem hagut d'anar altra vegada al banc i a recollir la pòlissa d'assegurança dels vehicles.

Comencem la per la ruta del sud, agafant la pista al primer control de peatge. La pista és la de millor estat de totes les que hem fet fins ara, no te massa pols ni excessius sotracos. Malgrat això arribem a Panjaw quan ja és fosc, no ens agrada "l'hotel" i fem bivac a les afores del poble. Abans de sortir li hem deixat 2000 afghanis a en Panyella i quedem per al diumenge vinent a Herat.

Hem estat des de les deu que hem sortit de Kabul fins a dos quarts de nou del vespre a l'arribada a Panjaw gairebé tota l'estona sobre el vehicle sense parar, en prou feines ni per fer fotos.

Land Rover: $08.375 - 08.135 = 240$ quilòmetres.

67. Dilluns, 29 d'agost de 1977

Abans de sortir de Panjaw intentem recuperar provisions, però en prou feines hi ha fruita. Omplim de gasoli el dipòsit i dos bidons més amb un total de 60 litres en els quals, com és costum, ens volien fotre 20 afghanis en el canvi amb el "cuento" del "batchis".

El paisatge continua essent força bonic fent honor a la fama que té la pista central. Avui ens dirigim cap a Band-i-Amir. De fet per aquest itinerari fem volta, però passem per un altre camí que no coneixíem i estalviem possibles controls de policia doncs anem sense permís.

Ens hem trobat amb tres caravanes de nòmades que ens han servit per fer fotos prou interessants, ja que no duïem la pressa d'ahir, mentre passavem a prop dels campaments que esperem tornar a trobar.

Demà, si no tenim cap pega anirem per la ruta Band-i-Amir, Yakawlang, Lhöl (vuit hores segons la guia). Avui des de Panjaw hem trigat unes sis hores.

Land Rover: 08.463 - 08.375 = 88 quilòmetres.

68. Dimarts, 30 d'agost de 1977

Després de llevar-nos anem a fer un tomb per una de les pistes que hi ha sobre els llacs de Band-i-Amir. Abans de sortir en direcció a Lhöl preguntem a on es pot trobar combustible, ens diuen que a Panjaw (que no volem passar) i que a Yakawlang i a Lhöl no ho saben.

De totes maneres seguim aquesta última esperant no trobar cap control de policia per demanar el permís que no tenim.

A l'arribar a Yakawlang tenim l'opció de fer la volta per Panjaw per carregar gasoli, cas de no trobar-se. Però si que en trobem, tot l'únic carrer és ple de bidons, ara el preu es fa pagar gust i ganes: 14 afghanis per litre quan al poste es troba

a 8 afghanis per litre. Omplim un bidó de 20 litres i seguim camí fins a Lhöl, a on arribem cap a les cinc de la tarda després d'haver-nos perdut per espai de 20 quilòmetres.

Pel camí hem creuat uns poblats on hem vist fer alfombres i fet fotos "previ permís".

El dia no ha estat gens clar, al contrari d'allò que és normal. En quant a controls no n'hem tingut cap, excepte a l'entrar a Lhöl, un soldat ens ha fet anotar el nom i número de passaport sense demanar res més. Anem a parar a un càmping d'Afghantours, estem sols.

Land Rover: 08.610 - 08.463 = 147 quilòmetres.

69. Dimecres, 31 d'agost de 1977

Se'ns ha acabat el mes d'agost, però de fet ja hem començat el viatge de tornada fa tres dies. Encara que sigui lent, la ruta central mereix la pena.

Hem arribat fins a Chakcharan sense cap mena de problemes. Pel camí ja no es veuen tants de nòmades, és una llàstima que el primer dia de ruta no els hi féssim fotos degut a la pressa. De totes maneres ens hem parat als senyals d'uns pagesos, semblàvem Hazaras, per curar una nena d'un any i mig, segons ens han dit. Hem aprofitat per fer fotos. També en un campament de nòmades, que per la mateixa raó ens han parat. En el campament hi havia dos grups de dones fent catifes.

A Chakcharan anem a parar a un "hotel" en quals ens cobraran 80 afghanis per cada persona, per dormir en un llit que està força bé. Ens cuinem nosaltres mateixos a prop del poble. Incomprensiblement no ens ha empenyat ningú.

Tenim els afghanis comptats per fer la ruta central i sortir del país. Anem amb molta cura amb allò que gastem, perquè

segurament fins diumenge no arribarem a Herat.

Hem estat sis hores de marxa, tal com diu la guia.

Land Rover: 08.730 - 08.610 = 120 quilòmetres.



15. El minaret de Jam. Ruta central

70. Dijous, 1 de setembre de 1977

Deixem Chakcharan i de fet la pista de la ruta central per dirigir-nos cap al nord en direcció al minaret de Jam. Pel camí "la tècnica de l'aspirina" ens funcina de conya per conseguir fotos dels nòmades o de qui sigui fent intercanvi dels fàrmacs per les fotografies. Ens tornem a trobar amb caravanes i amb campaments bastant grans. Sobre el planol no saben on estem situats, perquè la pista és molt nova i no indica on està el minaret de Jam, doncs es coneix la seva situació tan sols des de l'any 1957.

La pista que seguim està en bastant bon estat durant uns 70 quilòmetres. Després queden uns 30 quilòmetres que cada vegada es fan més i més dolents fins acabar en el "no va más" pel que fa a la pista an mal estat. Sobre tot els 4 ó 5 últims quilòmetres per una baixada esfaraïdora fins al fons de les gorges on es troba el minaret de Jam.

Hem conduït des de les set i mitja fins a les dues. Encara que hem parat bastant

ens sembla que hi ha més de les cinc hores de la guia.

Land Rover: 08.830 - 08.730 = 100 quilòmetres.

71. Divendres, 2 de setembre de 1977

Agafem la pista que va a Sharak i Cest-i-Sharif després d'un creuament que portarà a aquest últim.

Sentim un soroll metàl·lic, baixem a veure que passa i ens trobem un amortidor per terra.

Anem seguint els curss d'un riu que pensem ens portarà fins el Hari Rood. Més endavant, en un poble, ens trobem una furgoneta Volkswagen amb dos nois i una noia alemanys, que porten una setmana tirats allà, tenen el canvi de marxes fotut.

Ens sembla impossible que hagim pogut arribat fins aquell indrat amb el vehicle. Ens demanen de remolcar-los, hem fet 70 quilòmetres des de Jam, i diuen que tan sols manquen 30 quilòmetres per arribar a Cet-i-Sharif.

Encordem els vehicles, però al cap de set quilòmetres, acabat de creuar el gual del Hari Rood, en una forta pujada el Land Rover diu prou. Un d'ells ens acompanya per tal de llogar un camió que els pugui treure. Ens demanen si els podem remolcar fins a Herat quan siguin fora de la rampa. Quedem en que si el diumenge a primera hora son a Cest-i-Sharif ens esperarem, doncs la pista està força be i són tan sols 170 quilòmetres. Ens faran estar un dia aturats al poble, però si es pot fer en una jornada fins a Herat arribarem el dia previst, o sigui el mateix diumenge, però a les tantes del vespre perquè 170 quilòmetres a remolc poden esser moltes hores. Claculem entre 12 i 15 hores, encara que la guia diu nou hores entre Jam i Cest-i-Sharif que és el que hem trigat, tot i que s'ha pedut molt de temps amb el remolc i l'intent de pujar la

rampa. Cal afegir una aturada anterior en un campament nòmada.

El que no acaben d'aclarir és la situació del minaret de Jam. Hem deixat el Hari Rood a Chakcharan per anar cap al nord i ara l'hem seguit un tram pel costat esquerre i l'hem tornat a creuar cap al nord una altra vegada. No recordem cap altre creuament, per tant, so sabem si Jam està al nord o al sud del riu. A mi em sembla que està al nord, però qui sap ... ¿?

Demà estarem tot el dia fent panxing esperant si arriba la furgoneta dels alemanys. És un consol pensar que podria ser a l'inrevés.

Hem sortit de Jam a les vuit i mitja i arribem a Cest-i-Sharif a les cinc i mitja. Amb unes sis hores es pot fer el recorregut.

Land Rover: 08.930 - 08.830 = 100 quilòmetres.



16. Campament nòmada per la ruta central de l'Afghanistan

72. Dissabte, 3 de setembre de 1977

Estem aparcats al costat del mateix riu, carregats de paciència i esperant si avui podem anar a remolcar als alemanys.

Després de dinar trobem al que ens va acompanyar per buscar ajut. Ens diu que fins demà a migdia no hi podrà anar ningú, i això amb molta sort, per què en aquest país les coses es fan amb molta

calma. Per tant decidim fer alguns quilòmetres abans de fer-se fosc.

Sortim a les tres de la tarda de Cest-i-Sharif, poble que queda camuflat a sota d'uns frondosos i mil lenaris arbres, per una pista en magnífiques condicions direcció a Obey. AL vespre en una "tchai-khana" podem fer fotos fumant en una pipa d'aigua. En dues hores i mitja fem:

Land Rover: 09.000 - 08.730 = 70 quilòmetres.

73. Diumenge, 4 de setembre de 1977

Hem dormit a les afores d'Obey, a prop del cementiri, al mig de l'estepa.

Al matí a primera hora ens dirigim cap a Herat, a on arribem en menys de tres hores. La pista continua en excel·lents condicions.

Land Rover: 09.095 - 09.000 = 95 quilòmetres.

A l'hotel Niàgara de Herat, trobem que està tancat per reparacions, però una nota a la porta d'en Panyella fa que el localitzem de seguida al davant mateix.

Està amb un xicot de Barcelona, en Xavier, que potser farà el viatge de tornada amb nosaltres.

EN Panyella ha hagut de canviar 10\$ per què ha fet curt amb els 2000 afghanis que tenia de caixa.

Fem soldar el suport de l'amortidor que es va trencar per la pista central, veurem quant durarà.



17. Remolcant una furgoneta d'alemanys

74. Dilluns, 5 de setembre de 1977

Ens esperem fins a les onze per veure la fàbrica d'un bufador de vidre, que després resultarà que ja no funciona, País! De totes maneres fem tems per anar a dinar a un restaurant a l'Europea que fan menjar malgrat el Ramadan.

El que havia de fer el viatge amb nosaltres ens diu que millor segueix el viatge sol.

Quan estem a la frontera afghana, quina serà la nostra sorpresa, quan després de passar la revisió dels vehicles i passar per la policia ens diuen que no tenim el visat de sortida, i que a Herat ens el faran. Així és què després de tants de tràmits que hem arribat a fer a Kabul i encara no tenim el visat de sortida. Ens creiem que algun de tots aquells tampons ho era. Recordem que ens havien dit que als de la furgoneta del CADE els van fer tornar a Kabul.

Canviem 500 rials per 300 afghanis per què hem filat tant prim que no tenim ni un "punyetero" afghani per pagar el peatge de tornada a Herat ni per combustible.

L'Eduard i jo fem el viatge de tornada amb el Land Rover a Herat, a on arribem de nit. Mentre en Pany i en Josep Maria es queden amb la furgoneta a la frontera, amb l'esperança que tornem aviat, i si triguem gaire serà que hem hagut d'anar a Kabul. Esperem que no sigui així.

A en Panyella li deixo 500 afghanis per poder sobreviure.

75. Dimarts, 6 de setembre de 1977

A primera hora anem a la policia. D'entrada ens donem la desagradable notícia. Hem d'anar a Kabul!!!

Resulta que més o menys tots els visats són de la següent manera:

1. Visat d'entrada a l'ambaixada de Teheran.

2. Sol licitud de permís de residència del Ministeri d'Exteriors.

3. Permis de residència fins a una data fixa.

Ara ens manca el visat de sortida per haver estat al país més d'un mes, que cal tramitar en el mateix lloc on s'ha fet el permís de residència, per tant, a Kabul.

Després tornem a la policia per veure que una vegada a Kabul no demanin res més. Un funcionari ens fa el visat de sortida en un passaport: diu que ens esperem que manca el segell que el posarà el "jefe". Quan arriba aquest (que és qui abans ens ha explicat el tinglada) li fot un "xorreig" i ens torna a deixar fotuts.

Per via aèria no hi ha bitllet fins dissabte. Per tant, anirà l'Eduard amb autocar, que val 230 afghanis i triga 14 hores (?). Això ja ho veurem!!! Després de varis canvis en els horaris sortirà a les set i mitja de la tarda.

El Land Rover fa molt de soroll, sembla ser l'arbre de transmissió de davant: decidim treure'l perquè ara no ens farà cap falta la tracció a les quatre rodes.

Hem trobar un xicot que viu a Madrid, està aquí des de fa una setmana, doncs està malalt i espera a recuperar-se. Està al càmping Salang, al mateix carrer que el nostre, jo decideixo canviar perquè així tindrè ajut per posar en marxa aquest "trasto" que cada dia porta més feina engegar-lo. Encara que resulta més car hi ha telèfon i esperaré fins a les quatre de la tarda de demà per si l'Eduard te alguna urgència. Millor que no truqui. A les quatre sortiré una altra vegada cap a la frontera per portar menjar i notícies als de la furgoneta.

Tot aquest enrenou retardarà l'arribada a casa potser una setmana. La temperatura a Herat a canviat molt respecte a la nostra entrada al país a primers de juliol quan

feia una "calda" insuportable. Ara de dia fa calor per és suportable i per la nit gairebé no es pot anar en mànigues de camisa.

Una vegada més la burocràcia del país ens te atrapats i de la manera més estúpida ens fa perdre temps,

76. Dimecres, 7 de setembre de 1977

El dia d'avui passa sense ni pena ni glòria, deixant passar el temps, fins que sigui l'hora de sortir cap a la frontera per donar notícies a en Panyella i en Josep Maria.

Al càmping tres persones diferents em pregunten per si vaig a fer la ruta central, pot ser per veure'm amb el Land Rover.

Arribo a la frontera abans que el sol es pongui. Al veurem sol ja s'ho imaginem que l'Eduard ha anat a Kabul.

Tan sols han canviat 100 rials = 60 afghanis.

Demà ens entretindrem fent neteja i reparant algunes coses del Land Rover. Anem a sopar a una "tchai-khana" que hi ha junt a la barrera.

77. Dijous, 8 de setembre de 1977

Al repassar les ballestes del Land Rover veiem que no les podem apretar i faria falta unes cunyes. Observem que l'eix de transmissió té una de les juntes "Cardan" fotudíssima, per la qual cosa hem de canviar-la per una part de la de davant que ja vam treure a Herat. Hi falta valvulina a una de les caixes de canvi.

Ens passem tota la tarda llegint i jaient. Esperem que l'Eduard arribi demà i quan més d'hora millor.

Tornem a la mateixa "tchai-khana" d'ahir. Potser és l'única però no ens preocupem en averiguar-ho. Ens foten 25

afghanis per l'arròs i el te, que no és ni massa barat ni tampoc excessivament car.

78. Divendres, 9 de setembre de 1977

Ens despertem amb l'esperança de que avui tornarà l'Eduard, això fa que el dia es faci més llarg i lent.

Voldríem endreçar i netejar els vehicles, però no en tenim massa ganes doncs tan aviat passem aquesta duana ens espera la de l'Iran on ens ho regiraran tot de cap a peus i no mereix la pena.

Ni els passaports, ni l'Eduard tornen avui, cal esperar a demà, o passat, o l'altre. poca cosa podem fer, tan sols esperar.

Ens fem el sopar nosaltres.



18. Teler manual de cordes al poble de Sahangan

79. Dissabte, 10 de setembre de 1977

Seguim esperant. L'Eduard tampoc ha tornat avui. Hem canviat 200 rials per 120 afghanis a la "tchai-khana" per sopar.

80. Diumenge, 11 de setembre de 1977

Un altre dia més perdut en aquesta asquerosa frontera, i en van sis dies. Al pas que anem, ja veurem.

Avui onze de setembre deu ser festa major a la nostra terra, de bona gana la celebrariem, però no aquí clavats on som,

sinó a 7000 quilòmetres en direcció cap a on els sol es pon.

Espero i desitjo que no em torni a passar unes altres vacances, com aquestes que han estat excepcionalment llargues, perdent no dies sinó setmanes de la manera més estúpida darrera de papers i permisos. En passem una a Kabul esperant l'avió, una altra per les festes de l'Independència, una altra a muntanya i com a traca final aquesta, que encara no s'ha acabat. A més estem molt lluny de casa i encara poden passar moltes coses, massa fronteres on lluitar i massa quilòmetres per als vehicles que portem. M'agradaria poder assegurar que no tornaré a caure en una merda de país com aquest, per quedar atrapat i lligat per la estúpida burocràcia.

81. Dilluns, 12 de setembre de 1977

-¿Al Afghanistan? ¡No vayas, hombre, no vayas! ¡Ven conmigo a Perú! Va dir l'Atxón Bandrés. Quanta raó tenia!!!

Per fi arriba l'Eduard! Són quarts d'onze. Ho celebrem més que l'arribada del "hijo prodigo".

Ens explica que a Kabul ha hagut de fer una altra vegada el mateix tinglado per obtenir el visat de sortida (Afghantour, Ministeris de l'Interior i Exterior i Policia).

Hem estat sis dies i mig esperant en aquest racó de mon sense que puguem fer res, ni tan sols bellugar-nos, ja que no disposàvem del passaport.

Acabem les formalitats amb la policia de la frontera i passem cap a la de l'Iran, ens sembla que ja som lliures. Però en aquesta ens tornem a trobar amb el mateix problema que quan passarem des de Turquia a Iran en el viatge d'anada. No donen permís per la furgoneta, ja no sabem si fotre-li foc i deixar-la, perquè aquesta vegada tenim el precedent de

l'anada i a més tenim una autorització escrita que la Montse va enviar a l'Eduard. Ara aquesta vegada al consultar a un superior no hi posa cap inconvenient i el problema es soluciona en unes tres hores, o sia, que podem passar els dos vehicles per la frontera.

De moment tenim per endavant 2200 quilòmetres abans de trobar una altra frontera. Esperem no tenir pegues d'altra classe, perquè això és una "patida" constant.

A les quatre de la tarda ho tenim tot solucionat i tornem a emprendre el camí cap a casa. Ens parem a sopar a Farinan. Fem uns quilòmetres més abans de pararnos a dormir a uns 30 quilòmetres de Messed.

EL tinglado d'aquest visat ens ha portat unes despeses de 60\$, que ha canviat l'Eduard, més 800 rials que hem anat canviat a la frontera per anar-nos alimentant.

A la frontera canviem 40\$ = 2820 rials i paguem 480 rials per l'assegurança de la furgoneta a l'Iran.

82. Dimarts, 13 de setembre de 1977

Dimarts i tretze! Però aquesta vegada a les coses no ens han anat tant malament com ens és costum.

Avui hem fet (88.653 - 88.057 = 596 km). A més d'haver canviat l'oli i els filtres dels dos vehicles. Arribem a 20 quilòmetres de Gorgan. Per demà pensem en passar el port del Demaven i deixar enrera tants quilòmetres com es pugui Teheran.

Conduïm una mica per la nit, també procurem llevar-nos d'hora per aprofitar la fresca de la matinada, ja que els vehicles no s'escalfen tant i es pot marxar més ràpid.

83. Dimecres, 14 de setembre de 1977

Per estalviar de passar per Teheran i el coll del Demaven, fem l'itinerari per Sari, Babol, Babolsol, Chalus i Karaj.

Parem a pocs quilòmetres de Karaj, doncs conduir de nit resulta molt més perillós, si cap, que de dia. A més a més com volem llevar-nos de matinada cal anar a dormir d'hora.

Furgoneta: $89.185 - 88.653 = 532$ km

Land Rover: $10.746 - 10.249 = 497$ km
XXX

Demà esperem arribar tant a prop de la frontera amb Turquia com puguem.

84. Dijous, 15 de setembre de 1977

Avui la marxa a continuat essent satisfactòria, doncs parem al final de la jornada tot just passat Tabriz, des d'on queden per a la frontera uns 250 quilòmetres.

Furgoneta: $89.812 - 89.185 = 532$ km

Land Rover: $11.334 - 10.746 = 588$ km
XXX

És una bona distància però millor seria si a Qazvin no ens haguéssim equivocat fent quasi 30 km en direcció a Rasht, que amb la tornada són gairebé 60 km, la qual cosa vol dir que hores d'ara podríem estar a Marand a on varem dormir en el viatge d'anada.

Els vehicles poden anar a bon ritme, ja que no fa la calor de quan vam venir.

Esperem que "els hados" ens siguin favorables a la frontera de demà.

85. Divendres, 16 de setembre de 1977

Cada dia ens porta més treball posar en marxa aquest maleït Land Rover. Menys mal que en carretera funciona bastant be, ja que arriba a mantenir una mitjana de 80 quilòmetres per hora durant força estona. potser es degut a que no fa tan de calor.

Dinem a Makou, on celebrem la nostra entrada a l'Iran, i ens gastem els pocs rials que tenim, llàstima no poder portar-los tots en gasoli. Després passem les dues fronteres (Iran-Turquia) amb força rapidesa i una bona dosi de paciència, com sempre.

A les quatre de la tarda ja som dins de Turquia i sembla que hem passat l'última frontera en la qual podem tenir problemes d'importància. Les altres fronteres són a Europa i la cosa és força diferent, però mai se sap el que pot passar i encara ens falta la Jonquera.

Quan portàvem uns 30 quilòmetres per les "carreteres" turques, a la vista de l'Ararat (que no ens sembla gaire favorable) se'ns para el Land Rover, i ho hi ha manera de fer-lo funcionar. Després de fer-hi una mirada per veure que passa ens sembla que la bomba d'injecció no funciona, ja que li arriba gasoli i no en surt cap els injectors.

Com a solució d'emergència pensem en remolcar-lo fins a Agri a 90 quilòmetres del punt de l'avaria. Mentre el remolquem se'ns fa de nit (és tota una experiència anar a remolc a les fosques). En una de les tantes trencades de la corda es para un turisme turc del qual baixen dues persones, un es queda amb nosaltres dient-nos "i good mechanic" "I good driver". Resulta ser veritat, ja que de nit i gairebé a les fosques, amb força habilitat fa les purgues del circuit i desmunta part de la bomba, arribant a la trista conclusió que la bomba està "cardada" (sort que la vam posar nova).

Una altra vegada tornem a estar tirats, encara que sembla, que segons el "good mechanic", demà ens ho arregla. De totes maneres, és cert que no es poden fer plannings en un viatge com aquest i molt menys per l'Àsia. Avui era el dia que, en principi, haviem previst arribar a casa, després el dia 20, més tard per la Mercè

(el dia 25) i ara ja no sabem quan. Això és una lluita constant, cada dia tenim un tema nou amb el qual "batallar" i solucionar nous problemes. El que fa falta és molt de temps i molta paciència. Encara que "els hados" de la frontera ens han estat favorable, no així els de la "mecànica".

Furgoneta: $90.198 - 89.812 = 386$ km

Land Rover: $11.695 - 11.334 = 361$ km
XXX

D'aquests quilòmetres 120 han estat dins de Turquia i 90 d'ells remolcant el Land Rover amb la furgoneta.

Canviem $100\text{\$} = 1750$ lires turques.

86. Dissabte, 17 de setembre de 1977

Continuem amb els "hados" d'esquena. A primera hora desmuntem la bomba. Resulta que està clavada i conseqüència d'això s'ha trencat l'eix d'engranatge amb el motor. Ens diuen que la reparació pot costar 7.500 lires turques (37.500 pessetes).

Sospesem si val la pena fer la reparació o abandonar el vehicle. Hi ha diverses opinions, sembla que al primer moment es vulgui deixar-lo, però després resulta que per abandonar-lo cal fer sollicituds a la policia i també s'ha de tornar el vehicle a la frontera, ja que la policia d'Agri no es pot fer responsable, Tot això fa que reunim els dòlars que tenim i ens disposem a fer una despesa de 40.000 pessetes per reparar la bomba del Land Rover. Cal anar a Erzurum, a 180 km, per trobar una bomba i tornar a Agri per muntar-la, i esperar que no tinguem més problemes fins arribar a casa. Ara estem quasi a la meitat de camí, encara queden davant per recórrer uns 4600 quilòmetres.

A la una del migdia l'Eduard amb el "master" del "good mechanic" surten cap

Erzurum per reparar la bomba. Nosaltres ens quedem esperant que no trigui tant com quan se'n va anar per fer els visats.

Finalment l'Eduard es queda amb nosaltres i se'n va sol el cap del taller cap a Erzurum. A la tarda canviem la bomba d'aigua de la furgoneta. Trobem un poro al radiador, demà mirarem si ens el poden reparar, encara que a Turquia el dia festiu és el diumenge. Entreguem per la reparació de la bomba 400\$.

Hem posat un telegrama a la Montse amb el text següent:

"RETRASO AVERIA. POSIBLE
VEINTISIETE"

Sembla arreplegarem tres dies festius seguit. Els arrepleguem tots, com els haguessim planificat.

Recollim els 400\$ per la reparació de la bomba repartits com:

| | |
|-----------------------------|-------|
| - Eduard..... | 95\$ |
| - Manel..... | 180\$ |
| - Panyella..... | 61\$ |
| - (existencia a caixa)..... | 64\$ |
| - Total..... | 400\$ |

87. Diumenge, 18 de setembre de 1977

Esperem que avui arribi el "master" del taller amb la bomba d'injecció reparada, sinó haurem de passar-nos dos dies més parats i ja no sé si podrem fer possible el telegrama (27).

Aquest matí passant el temps, tpt llegint trobo en el llibre "L'adolescent de sal" el poema ITCA de Kavafis. Ens l'agafem en conya, però no sé si n'hi ha per plorar o per riure. Com no tinc res millor que fer el copio a la pàgina següent.

Igual que fam fer ahir, anem a dinar a la fonda, ja que no és massa car. Qualsevol

dia ens quedarem sense butà, ni per escalfar la Uet.

No ens arriba la bomba d'injecció reparada, per tant haurem d'esperar a demà, en els dos autobusos que venen d'Erzurum (a les 12 h i a les 17 h). Una vegada hagi arribat la bomba sembla ser que es pot muntar en una hora, i fotre el camp d'aquest poble camí d'Istanbul a ritme de "non stop".

Hem de pagar-li 30 lires a en Josep Maria, ja que ens a guanyat al Remigio.

Esperem que el viatge de tornada no duri tants anys com diu el poema ITACA.

ITACA
QUAN SURTS PER FER EL VIATGE CAP A
ÍTACA

HAS DE PREGAR QUE EL CAMÓ SIGUI
LLARG

PLE D'AVENTURES, PLE DE CONEIXENÇA
ELS LESTRÍGONS I ELS CICLOPS

L'AIRAT POSEIDÓ, NO TE N'ESFEREEIXIS:
SÓN COSES QUE EN EL TEU CAMÍ NO
TROBARÀS,

NO, MAI, SI EL PENSAMENT SE'T MANTÉ
ALT, SI UNA

EMOCIÓ ESCOLLIDA

ET TOCA L'ESPERIT I EL COS ALHORA.

ELS LESTRÍGONS I ELS CÍCLOPS

EL FEROC POSEIDÓ, MAI NO SERÀ QUE EL
TOPIS

SI NO ELS PORTES AMB TU DINS LA TEVA
ÀNIMA,

SI NO ÉS LA TEVA ÀNIMA QUE ELS DREÇA
DAVANT TEU.

HAS DE PREGAR QUE EL CAMÍ SIGUI LLARG
QUE SIGIN MOLTES LES MATINADES
D'ESTIU

QUE, AMB QUINA DELECTANÇA, AMB
QUINA JOIA!

ENTRARÀS EN UN PORT QUE ELS TEUS
ULLS IGNORAVEN;

QUE ET PUGUIS ATURAR EN MERCATS
FENICIS

I COMPRAR-HI LES BONES COSES QUE S'HI
EXHIBEIXEN,

CORALS, NACRES, AMBRES I BANUSSOS

I DELICATS PERFUMS DE TOTA MENA:

TANTA ABUNDOR COM PUGUIS DE
PERFUMS DELICATS;

QUE VAGIS A CIUTATS D'EGIPTE, A MOLTES,
PER APRENDRE I APRENDRE DELS QUE
SABEN.

SEMPRE TINGUES AL COR LA IDEA D'ÍTACA,
HAS D'ARRIBAR-HI, ÉS EL TEU DESTÍ.
PERÒ NO FORCIS GENS LA TRAVESSIA
ÉS PREFERIBLE QUE DURI MOLTS ANYS
I QUE JA SIGUIS VELL QUAN FONDEGIS A
L'ILLA,
RIC DE TOT EL QUE HAURÀS GUANYAT FENT
EL CAMÍ,
SENSE ESPERAR QUE T'HAGI DE DAR
RIQUESES ÍTACA
ÍTACA T'HA DONAT EL BELL VIATGE
SENSE ELLA NO HAURIES PAS SORTIT CAP A
FER-LO
RES MÉS NO TÉ QUE ET PUGUI JA DONAR
I SI LA TROBES POBRA, NO ÉS QUE ÍTACA
T'HAGI
ENGANYAT
SAVI COM BÉ T'HAS FET, AMB TANTA
EXPERIÈNCIA
JA HAURÀS POGUT COMPENDRE QUÈ
VOLEN DIR LES
ÍTAQUES

88. Dilluns, 19 de setembre de 1977

Abans de les onze tornem a tenir el Land Rover en marxa. A migdia empenem el camí de nou, però de seguida ens adonem de que no funciona massa bé i ens entornem al taller altra vegada.

"¿Doncs, que bien!". Són les cinc de la tarda quan el mecànic ens dóna la bona nova. la única explicació que hi ha als "síntomes" del Land Rover és que té la junta de culata fotuda. Total que a les sis de la tarda estem en marxa esperant que amb la fresca de la nit puguem rodar a una velocitat punta que oscil li entre 40 i 50 quilòmetres per hora. Estant com estem a 4500 km d'acabar aquesta Uuita constant, no és una perspectiva agradable.

En realitat després conseguirem anar fins i tot més ràpid, però anem amb el neguit de que el Land Rover es pari i no vulgui funcionar més. De fet anem fent un sumatori d'avaries: ara perd gasoli a raig un injector, ara es cortocircuita la bateria, ara s'acaba el gasoli degut al molt que es va perdent. Hem de tornar a remolcar per uns 30 quilòmetres.

De totes maneres aconseguim fer, fins a les tres de la matinada:

Furgoneta: $90.487 - 90.188 = 289$ km

Land Rover: $11.982 - 11.695 = 287$ km
XXX

Ens trobem que, a més a més, fins a Horasan no conseguirem gasoli. No n'hi ha en lloc (?). En canvi veiem que el preu gairebé s'ha doblat: de les 2,55 lires per litre que vam pagar com a màxim a Turquia, ara el trobem a 4,39 lires per litre. I no en trobem!

Per acabar-ho arreglar el Land Rover gasta uns 20 litres/100 km.

Finalment la reparació ha costat $400\text{\$} + 900$ lires = $450\text{\$}$. També hem canviat $40\text{\$} = 700$ lires. No en tindrem ni per començar.

89. Dimarts, 20 de setembre de 1977

Anem a clapar a quarts de quatre de la matinada i abans de les vuit ja som d'empeus i emprenem la marxa ràpidament. Els nostres dies ja no són de sol a sol, sinó que quan ens cansem, descansem, i el demés temps és per conduir, per tal de complir el nostre objectiu immediat, que és arribar amb el Land Rover a Istanbul (a més de la furgoneta que la donem per segur, encara que sembla que tot ens pot passar).

Hem dormit a 100 quilòmetres d'Ercincan i a les dues del migdia parem a clapar una altra estona, passat 100 quilòmetres d'aquest mateix poble. Per tant en quatre hores hem fet uns 200 km, que donat l'estat del Land Rover és més que acceptable.

A Ercincan canviem $60\text{\$} = 1050$ lires turques.

A les sis emprenem les marxa fins a la una de la matinada. Tan sols hem parat a sopar a Sivas. Estem als voltants d'Akdagmademi. Avui hem fet.

Furgoneta: $90.969 - 90.487 = 482$ km

Land Rover: $12.433 - 11.982 = 451$ km
XXX

Ens queden 320 quilòmetres fins Ankara, i només 846 lires turques, ja hem gastat més del doble que a la pujada.

90. Dimecres, 21 de setembre de 1977

La Uuita que tenim segueix, Uuita contra el temps, contra les avaries mecàniques, contra la merda que portem a sobre... Esperem sortir-ne'n victoriosos.

Hem passat tot just d'Ankara després d'haver conduït des de les vuit del matí fins a les sis de la tarda. Avui anem a dormir d'hora, doncs volem llevar-nos de matinada per tal d'arribar a Istanbul (si hi arribem), amb els menys problemes possibles d'escalfament dels vehicles.

Furgoneta: $91.317 - 90.969 = 348$ km

Land Rover: $12.759 - 12.433 = 326$ km
XXX

Tornem a canviar a Yozgar $60\text{\$} = 1050$ lires turques.

91. Dijous, 22 de setembre de 1977

Ens llevem i sortim camí d'Istanbul a les dotze de la nit. Una mica per equivocació, però encara no portem 10 quilòmetres, quan ja salta un calefactor del Land Rover, que ens fa perdre una bona estona per arreglar-ho. Continuem la marxa sense cap incident fins a Istanbul, a on arribem a migdia.

El primer que fem és anar a preguntar si hi ha algun vaixell per carregar el Land Rover fins a Barcelona. Resulta que aquesta línia ja no es fa. No ens queda més remei que fer-lo arribar a Barcelona per carretera.

Anem a dinar. Després ens posem en marxa cap a la frontera, quan el Land Rover en posar-lo en funcionament diu definitivament: Prou. Peta la junta de culata fent

impossible la marxa. Decidim que el millor que podem fer és remolcar-lo fins a la frontera i abandonar-lo, ja que cap altra solució ens sembla millor.

Així que tornem a remolcar el Land Rover, que definitivament no arribarà a casa. És una pena!!! Perquè era quasi una qüestió de punt d'honor el fer anar aquest trasto pel seu propi "peu" fins a Barcelona amb l'estat en que es troba.

Tot remolcant el Land Rover pesem que amb els 200 quilòmetres que ens separen de la frontera i al pas que anem no arribarem mai. Trencat per trencat més val que "caigui" lluitant i no faci anar sobrecarregada la furgoneta. Doncs posem el Land Rover en marxa fins que no pugui fer ni un metre. Ara resulta que no gasta tanta aigua i corre igual que abans de trencar-se la junta de culata (?), però això sí fent molt més soroll.

Parem a dormir a uns 30 km d'Edirne esperant que es vulgui posar en marxa almenys fins a la frontera a on farem el desguàs.

Furgoneta: $91.954 - 91.317 = 637$ km

Land Rover: $13.379 - 12.759 = 620$ km
XXX

Són les deu del vespre hem estat conduint 22 hores. El preu del gasoli és variable per aquí val 3,95 lires/litre.

92. Divendres, 23 de setembre de 1977

Fem fer els últims quilòmetres al Land Rover fins a la frontera amb Bulgària.

A la sortida d'Edirne trobem un policia que li be el "gustaso" de fotre'ns una multa de 60 LT, que per casualitat dúiem, ja que ens hem gastat gairebé tot el que ens queda en menjar que servirà per al camí.

A la frontera ens disposem a fer el desguàs del Land Rover, que finalment ha arribat pel seu "propí peu" o sigui sense remolcar, evitant una pallissa a la furgoneta.

Els funcionaris ens diuen ens diuen que no podem treure accessoris pel que intentem passar a Bulgària a remolc, si ens deixen.

Passem a Bulgària i... sorpresa! Ens donen un paperet amb la matrícula dels cotxes i els ocupants, que s'ha d'entregar a la frontera de sortida. Tornem a estar en una trampa i el Land Rover es nega a funcionar.

Anem a la frontera a preguntar sobre què podem fer. Ens indiquen que a Svilengrad hi ha la duana on podem dipositar el vehicle.

A les afores del poble deixem el Land Rover. Li desmuntem els paliers, bomba d'injecció, arbre de tracció, etc...Intentem trobar on és la duana, però amb aquesta gent no hi ha manera d'entendre's, perquè d'anglès ni gota. Finalment ens diuen que està junt a l'estació de tren, però està tancada. Així que fins demà no podrem continuar els tràmits.

Avui entre remoles i duanes només fem:

Furgoneta: $92.070 - 91.954 = 637$ km

Land Rover: $13.432 - 13.379 = 62$ km XXX

Aquests són els darrers quilòmetres del Land Rover.

Sembla que cada vegada que passem una frontera trepitgem merda.

Feia tres mesos que sabíem que era ploure, excepte el xàfec de deu minuts a Kabul. Ara ens plou a Bulgària, tan sols en posar el peu a Europa.

93. Dissabte, 24 de setembre de 1977

El dia d'avui era una de les data que teníem com a fita per a l'arribada a Badalona, però encara som a 3000 quilòmetres i encara no sabem quan podrem emprendre la marxa altra vegada.

Ens posem a desmuntar els accessoris aprofitables del Land Rover sota una pluja constant, que no ens deixarà en tot el dia.

Relació de recanvis del Land Rover:

- CAIXA DE CANVIS
- BOMBA D'INJECCIÓ DE GASOLI
- BOMBA GASOLI
- BOMBA EMBRAGUE
- 2 BATERIES (6 V)
- 2 PALIERS POSTERIORS
- 2 RODES

- 2 EIXOS TRACCIÓ
- LÀMPARES
- PRESOSTAT OLI
- 3 RETROVISORS
- GAT HIDRÀULIC
- 2 CINTURONS DE SEGURETAT
- CLÀXON
- RELLOTGE TEMP., AMPERÍMETRE,
- NIVELL COMBUSTIBLE
- TENSORS BACA

Després de treure-li tots aquests recanvis el portem a la duana que està junt a l'estació del tren a Svilengrad, i sense més pagues (cosa estranya per nosaltres) ens fan un paper per a la frontera.

A migdia seguim camí cap a Sofia sota la pluja que cada vegada és més freda i fa que inclús ens haguem de posar unes botes dobles que trobem a mà, dins d'un sac de la sobrecarregada furgoneta.

Parem a dormir passat Sofia, a prop de la frontera que intentarem passar demà, si no ens demanen visat i hem de passar dos dies a Sofia per demanar-lo, ja que demà és diumenge.

Des d'Agri, on li vam detectar al Land Rover la junta de culata feta malbé, i un munt de coses més, ha recorregut:

Land Rover: 13.431 - 11.695 = 1.736 km
XXX

fins al seu lloc de repòs etern. Encara que alguns del seus membres esperem que lliurin algunes batalles més.

Furgoneta: 92.431 - 92.070 = 361 km



19. Una altre cop "tirats" a la carretera. Iugoslàvia

94. Diumenge, 25 de setembre de 1977

Ara és la furgoneta la que ens dóna el gran ensurt. Aquest matí no hi ha hagut manera de posar-la en marxa. Fins que ha vingut un mecànic d'assistència en carretera, que remolcant-la l'hem fet funcionar. Sembla que no tingui massa compressió ¿JUNTA? La broma ens costa 20 marcs alemanys, doncs no tenim 60 lebas i hem de pagar-ho amb divises.

A la frontera Iugoslava ens va millor, doncs el visat ens el fan "in situ" encara que ens costa 200 dinars.

Canviem: (20\$ = 357 dinars) + (100FF = 360 dinars)

A quarts d'una parem a dormir passat Zagreb. Avui hem fet:

Furgoneta: 93.272 - 92.431 = 841 km

95. Dilluns, 26 de setembre de 1977

El sistema emprat per engegar la furgoneta aquest matí ha estat: - Empalmar en sèrie dues bateries del Land Rover (24 V)

- Posar el butà encès a l'admissió d'aire
- Posar-hi alcohol

Als 10 quilòmetres de marxa la furgoneta es queda clavada en mig de la carretera sense més ni més. En principi ens sembla una clavada de canvi. Després comprovem que és cosa dels frens que han funcionat tots sols i l'han bloquejat. Tornem a estar tirats en un altre país, ara és a Europa, i més a prop de casa.

Triguem dues hores en posar-nos altre cop en marxa, després d'haver desbloquejat els frens. Més tard a Ljubjana se'ns torna a rebentar el radiador que arreglem ràpidament.

A les tres de la tarda passem la frontera amb Itàlia, per Nova Gorizna degut a un despist, però sense cap pega. Agafem l'autopista cap a Venezia. A la frontera canviem:

(100FF = 16.900 lires) + (20FS = 7,150 lires)

Sopem a Venezia, que encara que la visitem de nit ho trobem força interessant, i ens perdem pel laberint de carrers, com tothom.

Truquem a en Joan Talarn per dir-li que pensem arribar el dia 28, a sopar als

Castanyers. Abans s'havien fet dues trucades a números que serien equivocats.

Sortim de Venezia i dormim en un pàrking de l'autopista de Milano.

Furgoneta: 93.613 - 93.272 = 341 km

96. Dimarts, 27 de setembre de 1977

Avui la furgoneta gràcies a l'esprai s'ha engegat a la primera. S'ens han acabat les dificultats i problemes? estarem en guàrdia per si de cas.

El més important que ens ha passat avui és que no ens ha passat res, i això per a nosaltres, donada la mala ratxa que portem és molt.

Passem la frontera a França sense ni tan sols mirar els passaports, d'això caldria que n'aprenguessin els afgans, iranís, i d'altres!

Parem a dormir al mateix pàrking que ho varem fer a la pujada. Per tant ens queden 560 quilòmetres aproximadament.

Furgoneta: 94.336 - 93.613 = 723 km

97. Dimecres, 28 de setembre de 1977

Si no hi ha cap inconvenient greu aquest serà el nostre últim dia de viatge. Han estat noranta set (97) dies de durs esforços, de no massa estones bones. A més d'allargar-se gairebé indeterminadament la duració del viatge, ja que en el projecte no pensàvem arribar ni als 90 dies. Arribem a les nou del vespre als Castanyers, on ens esperen els altres companys, família i amics. No hem tingut cap problema a la frontera.

Furgoneta: 94.907 - 94.336 = 571 km

Total km furgoneta: 94.907 - 76.191 = 18.716 km

Tots aquests quilòmetres ja són passats i els mals moments oblidats.

EL MUNT MÉS GROS DE RECORDS

NO IGUALARÀ MAI LA MÉS PETITA
ESPERANÇA

COMPONENTS DEL VIATGE

Amb vehicle

Manel Broch Guimerà

Eduard Martín Vergara

Francesc Pañella Velasco

Josep Maria Blasi

Joan Talarn Munter

Amb avió

Miquel Castellàsgué Giralt

Vicenç Mans Fibla

Oficial d'enllaç

Dr. Abdul Rab Nazeri



20. El Minaret de Ghazni