

Hochmut gefragt

Im Sommer machen Wintertouren einfach keinen Sinn, also wo auf der Welt befindet sich im September noch Schnee? »Up to Ladakh«, sagte sich das aufSpur-Team, und die Freunde bereisten die höchsten befahrbaren Pisten der Erde

Text/Fotos: Bruno Pillitteri, Fotos: Jochen Fischer

Das Nubra-Tal ist ein Hochgebirgstal auf 3500 Höhenmetern, bei Diskit trifft der Fluss Nubra auf den Shyok.



Der Rothang-Pass bildet die Wetterscheide zum Himalaja. Er liegt 3900 Meter hoch und ist einer der wichtigsten Pässe im indischen Gebirge. Durch diesen Matsch muss jeder durch.

**Trotz Sonnenschein
rauschen Bäche über die
unbefestigte Straße und
verwandeln den Unter-
grund in Schlamm**

Rastplätze auf dem Weg nach Hundar, kurz vor der pakistanischen Grenze. Der Butter-tee schmeckt nicht jedem von uns.

**Wüstensand, gelbbrauner
Schotter und
schroffe Felsen prägen
den Eingang der Hoch-
gebirgswüste**





**Ladakh ist eine Oase der Ruhe und Gelassenheit.
Weit weg vom restlichen Indien, wo es
schrecklich hektisch und doch schaurig schön ist**

Oben, von links nach rechts: Leh ist geprägt von Stromausfällen, der Elektriker hat alle Hände voll zu tun. Die Moriri-Ebene – endlose Weite auf 4500 Höhenmetern. Das Goldene Tor der Stadt Leh, ein Knotenpunkt der alten Seidenstraße. Mitte, von links nach rechts: Wir tauschen die treuen Enfields gegen störrische Wüstenschiffe im Nubra Valley. Lkw-Wracks säumen die Strecke, oft sind die Fahrer kaum älter als sechzehn Jahre.

Hier sollte man auf jeden Fall anhalten, bei Keylong liegt die letzte Tankstelle vor der Berg-und-Talbahn. Unten, von links nach rechts: Das Schrottplatzviertel in Delhi, hier wird schweres technisches Gerät auf abenteuerliche Art recycelt. Buddhistische Traditionen werden auf dem Ladakh-Festival in Leh gepflegt, das viele Besucher anlockt. Geschafft – das aufSpur-Team hat den Rothang-Pass bezwungen.



Sess, Sess ... das kann doch nicht wahr sein, jeder Mensch hat einen Nachnamen!« Volker steht mitten in der Western Unit Bank und rauft sich die Haare. Erneut schreit er ins Handy: »Sess, jetzt schau in deinen Ausweis und nenne mir deinen Nachnamen und die Passnummer.«

Irritierte Tamilen, Türken und Vietnamesen schauen Volker gespannt an, die Schlange hinter ihm wird immer länger, und die nette Iranerin hinter dem Bankschalter wirft Volker einen aufmunternden Blick zu. Aber Volker hat keinen Sinn für die schöne Frau, die nächste Negativmeldung erreicht gerade sein Ohr. »Sess, warum hast du keinen Ausweis? Geh jetzt los, und suche jemanden mit einem Ausweis und einem Nachnamen, danach rufst du mich wieder an, sonst kann ich dir keine Anzahlung überweisen. Oh Mann, los jetzt!« Die Tamilen grinsen, als Volker beiseitritt, um den Betrieb in der Düssel-dorfer Zweigstelle nicht weiter aufzuhalten.

Sesiriem, kurz Sess genannt, ist unser Kontaktmann in Manali, hoch oben im Norden Indiens. Er ist eigentlich ein gewiefter Geschäftsmann, er besitzt ein kleines Gästehaus und organisiert für uns die Motorräder. Nun wartet er auf eine Anzahlung, damit er aktiv werden kann, denn in vier Wochen werden wir zu fünft eintreffen, um unsere Fahrt durch den Himalaja zu beginnen. Im Moment scheitert es aber an der indischen Mentalität, die Volker fast in den Wahnsinn treibt. Wie soll er jemandem Geld ans andere Ende der Welt überweisen, wenn der noch nicht einmal einen Nachnamen, geschweige denn einen Ausweis präsentieren kann? Nach einer Stunde kommt der entscheidende Anruf. Sess hat einen Onkel mit Ausweis aufgetrieben, und Volker kann endlich die Überweisung in Angriff nehmen.

Wir fünf sind gute Freunde und Arbeitskollegen und fahren üblicherweise im Winter immer auf große Motorradtour. Jochen und Markus haben sich uns in diesem Jahr angeschlossen, wollen aber partout nicht auf Winterfahrt gehen. Also überlegten wir, wo im September Schnee liegt. Aus dem Witz in der Mittagspause entwickelte sich die Reiseidee: Himalaja.

Um vier Uhr morgens landet der Flieger in Delhi, schlaftrunken wanken wir zum nächsten Schalter. Gleich geht es weiter mit dem Anschlussflug nach Kulu. Der Angestellte druckst herum, murmelt etwas von Verspätung. Dann sagt er das böse Wort »cancelled«. Der Flug wurde gestrichen, wir werden auf den nächsten



Filmreife Kulisse in Cinemascope kurz vor der Zeltstadt Sarchu.

Tag vertröstet. Einen ganzen Tag warten? Das ist nicht gut! Volker kennt die indische Mentalität, und nach einigem Palaver handelt er eine Taxifahrt heraus. 600 Kilometer mit defekten Stoßdämpfern – es werden extreme 13 Stunden Fahrt. Armut in den Slums der Großstädte, Familien, die auf einem Bettgestell am Straßenrand hausen, schmutzige Garküchen, freundliche Blicke aus überfüllten Bussen und Kühe auf der Ladefläche kleiner Tuk-Tuks hinterlassen Eindruck bei uns. Bei

Die erste Probefahrt lässt nichts Gutes ahnen. Gabelsimmerringe sind undicht, an einer Enfield blockiert plötzlich das Freilauflager des Anlassers den Motor

aller Anstrengung – die Taxifahrt entpuppt sich als bessere Alternative zum Flug, eindringlicher kann man sich nicht auf indische Verhältnisse einstellen. Als der Taxifahrer seine ganze Energie bereits verloren hat, befürchte ich zwar, das Lenkrad übernehmen zu müssen, aber kurz vor dem Sekundenschlaf und dem Einsetzen der Dunkelheit erreicht er unser Ziel – Manali.

Die Stadt liegt auf fast 2000 Meter Höhe, und es riecht erstaunlich angenehm hier. Sess begrüßt uns überschwänglich, am nächsten Morgen holen wir die Motorräder ab. Zu unserer Überraschung hat

er Enfields mit vertrauter Linksschaltung und Seitenträgern organisiert. Sess fährt mit uns in die Stadt, wir kaufen Reservekanister, Ersatzteile und Reifenschläuche. Ab jetzt sind wir für den Zustand der Maschinen verantwortlich. Die Tagestour rund um Manali stimmt uns auf den Linksverkehr und die Tücken einer Enfield ein. Sess nutzt die Gelegenheit und zeigt uns seine Ländereien. Jetzt weiß ich, warum die alte Hippie-Stadt Manali so gut duftet: Wir stehen inmitten eines großen Cannabis-Feldes.

Die erste Probefahrt lässt nichts Gutes ahnen. Gabelsimmerringe sind undicht,

an einer Maschine blockiert plötzlich das Freilauflager des Anlassers den Motor. Nichts dreht sich mehr. Auf Singh, den Mechaniker, wartet noch einige Arbeit. Abends feiern wir schon unsere bevorstehende Abreise, da verkündet Singh, dass er das Freilauflager innerhalb der nächsten zwei Tage nicht bekommen kann. Er schlägt vor, dass wir ohne Anlasser fahren sollen, schließlich haben die Enfields doch Kickstarter. Wir vertagen die Entscheidung auf den nächsten Morgen.

Doch Sess zeigt, dass er eine Institution in dieser Stadt ist. Normalerweise sind wir seit der Übergabe für die Enfields ver-

antwortlich, das Anlasser-Problem stört den Verleiher nicht. Aber er wird von Sess so weichgekocht, dass er schließlich eine Ersatzmaschine hervorzaubert. Als wir mit dem Aufpacken beginnen, setzt starker Regen ein. Volker ist nervös, Regen bedeutet nichts Gutes in den Bergen. Aber als wir durch Manali zur nächsten Tankstelle bollern, brennt die Sonne bereits die Straße trocken.

Aufbruch. In Serpentine schlängelt sich die Straße hinter der Stadt immer höher Richtung Rothang. Der Rothang ist einer der gefürchtetsten Passe im Himalaja. Er liegt auf 4000 Meter Höhe und bildet eine Wetterscheide. Hier muss jeder entlang, der den Norden Indiens bereisen möchte. Trotz Sonnenschein rauschen Bäche über die unbefestigte Straße und verwandeln den Untergrund in Schlamm. Wir fahren zwischen den Trucks und stecken-

gebliebenen japanischen Kleinwagen Slalom. Rechts der Berg, von dem immer wieder Gestein abbricht, links der schroff abfallende Hang, Hunderte von Metern tief. Immer wieder drohen wir stecken zu bleiben. Markus, fast zwei Meter groß, muss die langen Beine bis zu den Ohren anwinkeln, während er die Enfield durch die tiefen Schlammrinnen fährt. Doch von Fahren kann man eigentlich nicht sprechen, es ist ein unkontrolliertes Schlittern. Mehrfach hebeln mich im Matsch versteckte Felsen aus, Fußrasten und Sturzbügel bleiben an den Brocken hängen und verbiegen sich durch die Wucht der Kollision. Fast unwirklich kommt es mir vor, als ich einen Inder mit makelloser weißer Hose und dünnen Slippers auf einer kleinen koreanischen Maschine entdecke. Er gleitet über den Schlick, ohne auch nur einen Spritzer Schlamm abzubekommen.



Reifenpannen sind alltäglich auf indischen Straßen. Die minderwertigen Reifen müssen immer wieder repariert werden.

Motorrad fahren / mieten

In Indien herrscht Linksverkehr. Eigentlich kann man gar nicht von Straßenverkehr sprechen, sondern eher vom Überleben auf der Straße. Es gibt eine klare Rangfolge, der Stärkere hat Vorfahrt – Angst gibt es nicht. Vorsicht ist also jederzeit geboten, man passt sich dem Verkehr an und wuselt sich durch. Je weiter man in den Norden fährt, umso spärlicher wird die Verkehrsdichte. In den Himalajaregionen trifft man nur noch auf Lkw-Kolonnen.

Ein Motorrad kann man überall mieten. Allerdings gibt es enorme qualitative Unterschiede, die Maschinen werden vom neuwertigen Zustand bis hin zum absoluten Schrott vermietet. Unsere Enfields waren vier Jahre alt und hatten keine 10.000 Kilometer gelaufen. Wir haben sie in Manali gemietet, zu einem nachsaisonalen Tagespreis von 16 Euro. Den Rücktransport von Leh nach Manali konnten wir ebenfalls direkt mit dem Verleiher klären.

Die Enfield 500 Bullet ist wie geschaffen für den Trail, klein, handlich und einfach zu fahren. In Ladakh gibt es keine Stollenreifen. Die Schlamm- und Pistenpassagen konnten mit den kleinen Maschinen aber gut bewältigt werden. Das Tankstellennetz ist mehr als spärlich, unsere Maschinen haben wir mit Lastenträger geordert, so konnten wir Reservekanister für 60 Liter mitnehmen. Ersatzteile, Kanister und Equipment kauft man am besten auf den örtlichen Märkten oder in den kleinen Geschäften.

Ich blicke an mir herab und kann es nicht glauben: Er fährt ganz locker den Rothang herab und bleibt dabei sauber! Der Kerl muss ein Fakir sein.

Noch eine Spitzkehre, dann fallen wir uns in die Arme. Der Rothang ist bezwungen. Akribisch schreibt ein Polizist alle Daten aus dem Reisepass und den Motorradpapieren in ein altes Buch. Wir sind an der Grenze zu einem neuen Distrikt, dem Keylong-Bezirk. Mit der Dunkelheit schalten wir das Licht ein, werden aber von den entgegenkommenden Lkw per Lichthupe angeblinkt. Wir lernen: Ein indischer Verkehrsteilnehmer schaltet kein Licht ein, schließlich hat er eine Hupe.

Keylong – Müll, Dreck und Schotter überall. Das Gästehaus ist das einzige Haus mit einer farbenfrohen Fassade. Und es hat heißes Wasser im Eimer, um den Staub der letzten Kilometer abzuwaschen. »Next Filling Station Ahead 365 KM« steht an der Tankstelle, also werden am nächsten Morgen Tanks und Kanister bis zum Rand gefüllt, bevor wir weiterumpeln. Immer wieder begrüßen uns johlende Straßenbautrupps mit einem freundlichen »Namaste«. Die Arbeiter kommen aus dem ganzen Land zusammen und hausen für mehr als ein halbes Jahr am Straßenrand in alten Militärzelten. Mit kleinen Meißeln müssen sie die großen Felsbrocken zerkleinern, hämmern sie dann zu Schotter, um die Schlaglöcher zu füllen.

Junge Männer, eigentlich noch Kinder, kippen Schubkarren voller Teer darüber, und die Löcher sind wieder für eine Zeit versiegelt. Der Staat hat das Ziel, die Versorgungssader in den Norden frei zu halten, um damit auch die Militärbasen in Richtung Pakistan versorgen zu können. Doch Regen, Schneeschmelze und extreme Temperaturunterschiede machen die Fahrbahn rasch wieder brüchig. Den Rest erledigen Lastwagen, Erdbeben oder Sturzbäche. So ziehen die Bautrupps mit ihren Familien Kilometer für Kilometer, jahrein, jahraus den Manali-Leh Highway entlang. Sie schufteten ihr Leben lang für einen Monatslohn von weniger als zehn Euro in dieser unwirklichen Landschaft jenseits der Baumgrenze.

Der nächste Pass ist der 4890 Meter hohe Bara-Lacha La. Entgegenkommende Lkw hüllen uns in eine undurchsichtige Ruß- und Staubwolke, ein Überholen wird zum Glücksspiel. Reißende Gletscherflüsse begleiten uns, Hochplateaus bieten unvergessliche Anblicke. Inmitten der kargen 7000er komme ich mir so klein und doch so geschützt vor. Wir fahren auf Sarchu zu.

Unbeschreibliche Gesteinsformationen und atemberaubende Landschaften prägen das Bild von Ladakh.

Der Polizeiposten stolpert gebückt aus dem alten Militärzelt, lässt uns sämtliche Daten in sein altes Buch kritzeln, ehe er den mit Fähnchen behangenen Strick, der eine Distrikt-Schranke darstellt, auf die Straße herablässt. Wir rollen weiter über diesen Bindfaden, der die Grenze zwischen den Bundesstaaten Himachal Pradesh und Jammu & Kashmir (Ladakh) bildet.

Die Bezeichnung Stadt ist für Sarchu mehr als übertrieben, es ist eher ein Zelt-dörfchen. Im Winter verschwindet Sarchu fast von der Bildfläche, dann wird alles abgebaut und auf Lkw verladen, zurück bleibt nur der Müll. Findige Nepalesen betreiben in der Hauptreisezeit kleine Garküchen und vermieten Jurten an die Reisenden. Für uns eine Oase auf 4290 Meter Höhe. Mit der Höhenkrankheit haben wir keine Probleme: Die Enfields sind so langsam, dass wir uns gut an die Höhe gewöhnen. Die kommende Nacht be-

**Mit der Höhenkrankheit haben wir keine Probleme.
Die Enfields sind so langsam, dass wir uns gut
an die Höhe gewöhnen können**

schert trotzdem leichte Kopfschmerzen und Schlaflosigkeit. Vielleicht wegen der Indian Bullriders, einer Gruppe größten der Motorradfahrer auf abenteuerlichen Bikes, die in der Nacht ankommen.

Sie sind voller Adrenalin und glücklich, die Dunkelheit unfallfrei überstanden zu haben. Lautstark erzählt jeder seine Version der Reiseetappe, und die Unterhaltung wird immer lauter.

Nachdem die Jungs endlich Ruhe gefunden haben, meldet sich der Dienst habende Dorfköter mit Gekläffe. Als er dann restlos heiser ist, übernimmt der nächste die Schicht, schließlich das ganze Rudel. An Schlaf ist nicht zu denken.

Am nächsten Morgen frühstücken die Bullrider einen Joint und hämmern in Richtung Rothang davon. Uns begrüßt der Changlang La mit 5350 Höhenmetern bei strahlendem Sonnenschein. Die Straße ist menschenleer, seit Langem haben wir keine Lkw mehr gesehen, und wir zirkeln durch die großen Schlaglöcher. Der Trail wird immer anstrengender, die Arme schmerzen von unzähligen Wasserdurchfahrten und buckeligen Wellblechpisten. Den Enfields macht diese Tortur nichts aus, trotz ihrer geringen Leistung nehmen sie scheinbar mühelos jede Steigung in Angriff. Ungewöhnlich bei dieser Höhe mit dem wenigen Sauerstoff. Auf der nächsten Geraden liegt ein umgekippter Lkw. Zwei schwächliche Männer mühen

sich ab, um den altersschwachen Truck zu entladen. Dutzende von schweren Teerfässern müssen sie in dieser Einöde mühselig bergen.

Unterwegs treffen wir Claire und Christophe, zwei Fahrradfahrer aus Frankreich. Mischa aus Russland, der in Indien eine Enfield gekauft hat und auf dem Weg nach Hause ist, hält etwas später an. Ines und Marc aus Österreich und verrückte Rikscha-Fahrer aus England kreuzen den Weg. »Wie ist das Wetter in Leh? Wie ist die Straße?« So beginnen die herzlichen Unterhaltungen, um in einem »Have a good trip« zu enden. Momente, in denen alle Reisenden gleich sind.



Auf dem 5065 Meter hohen Lachulung La beginnt ein Schneeregen, und bei Jochen schleicht sich der dritte Plattfuß ein. Diesmal finden wir den Übeltäter, ein Drahtstift sitzt in der hinteren Karkasse und tritt bei jeder Bodenwelle wie ein Eieranstecher hervor, um den Schlauch zu durchlöchern. Wir flicken den Schlauch mit einem indischen Wunderkleber, wer weiß, welche Chemikalien sich darin verbergen. Als der Schneeregen aufhört, brennt uns sofort wieder die Sonne in den Nacken. Die Höhe schafft uns, der Kopf hämmert. Jede Anstrengung wird zur Qual. Ich muss an die französischen Fahrradfahrer denken, ob sie den Weg schaffen werden? Ein Bad im flachen Bergfluss weckt, bei gefühlten fünf Grad, meine Lebensgeister. Im Nu rotiert der Kreislauf auf Hochtouren, die Kopfschmerzen sind scheinbar gewegewaschen.

Die Straße nach Pang gleicht einer Hard-Enduro-Strecke. Wir folgen dem Verlauf eines reißenden Flusses. Wild haben sich die Gesteinsformationen in kräftigen Brauntönen aufgeworfen, immer wieder werden sie von Geröllhängen oder ausgewaschenen Monolithen unterbrochen. Ein unglaubliches Schauspiel auf fast 5000 Meter Höhe. Oft werde ich aus dem Staunen nur herausgerissen, wenn bunt bemalte Tata-Lkw überholt werden müssen oder eine Flussdurchfahrt ansteht. Die Tata-Fahrer sind kaum 16 Jahre alt, vollbringen aber Meisterhaftes. Ausweichen, zurücksetzen, rangieren – immer dicht am Abgrund, und dann im Schnecken-tempo weiter durch die engen Spitzkehren. Nicht jeder schafft es, abgestürzte Fahrzeugwracks säumen den Weg.

Pang, die Zeltstadt, ist das Dorf der Frauen. Sie bewirtschaften den Ort, geben Reisenden eine Unterkunft und versorgen sie mit den beliebten Maggi-Tütensuppen. Auch unsere Jurte wird nur von Frau-

en geführt. Abends kommen die Freunde der ledigen Töchter ins Hauptzelt, und vermutlich auch der Rest der spärlichen Dorfjugend. Zu ladakhischer Popmusik schlafen wir ein. In der Nacht schneit es auf den umliegenden Gipfeln, und am nächsten Morgen glitzert der Raureif auf der Sitzbank. Doch die Enfields werden schnell zum Leben erweckt. Ruhig und kraftvoll bullern die Motoren im Standgas. Im kleinen, schmutzigen Zelt gegenüber haust der örtliche Reifenservice. Ein sonnengegerbter Mann lebt neben seinem alten Dieselmotor und repariert, nur mit einem Hammer bewaffnet, alles, was den Weg hier hinauf schafft. Jochen lässt bei dieser Gelegenheit noch einmal Luft nachfüllen, und wir machen uns auf den Weg zu den Mori-Ebenen.

Die aufsteigende Sonne lässt die Gipfel glühen, das strahlende Blau des Himmels vermischt sich mit dem weißen Panorama der Berge in der weiten Ferne. Unfassbar wirkt diese Weite, und die Piste verläuft



Der Leh-Palast thront über der alten Stadt, die im Jahr 2010 unter einer riesigen Schlamm Lawine zu leiden hatte.

Übernachten & Essen

Indien ist ungewöhnlich und immer für eine Überraschung gut. Das heißt, auch die Unterkünfte bergen immer wieder Überraschungen. Oft gibt es zwar eine Dusche auf dem Zimmer, es funktionieren aber nur der alte Wassereimer und die Schöpfkelle. In den Bergen haben die Bewohner einfache Garküchen und Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen. In Keylong findet man ein einfaches Gästehaus, in Sarchu und Pang übernachten Reisende in Jurten oder unter Wellblech. Wir haben immer gleich die ganze Jurte gemietet, da oft die Überlandbusse mitten in der Nacht eintreffen und man ansonsten das Zelt mit der Reisegesellschaft teilen muss.

In Leh übernachteten wir im Gästehaus Seven Seas, einfach, aber für indische Verhältnisse sehr sauber. In der Stadt befinden sich aber auch Hotels der Touristenklasse mit allem Komfort. Unsere Übernachtungsstätten kosteten zwischen zwei und acht Euro pro Nacht.

Beim Essen in Indien gilt der alte Leitspruch: Koch es, schäl es, oder vergiss es. In den Bergen freuten wir uns zu jeder Zeit auf eine MAGGIE; eine kräftige Tütensuppe der deutschen Firma Maggi, dazu Chapati-Fladenbrot und süßer, schwarzer Tee.

Es ist wichtig, viel zu trinken, um der Höhenkrankheit vorzubeugen. Auch kann die Luft extrem trocken sein, und man verliert viele Mineralien.

Sehenswürdigkeiten

Der Manali-Leh Highway und die Landschaft mit ihren Sechs- und Siebentausendern sind eigentlich schon Sehenswürdigkeiten genug. Ladakh wird auch Kleintibet genannt, und so bieten sich die Besuche der traditionsreichen Klöster an, die teilweise über tausend Jahre alt sind. Die so genannten Gompas wie Alchi, Thiksey, Hemis oder Spituk erlauben ein Eintauchen in die buddhistische Welt, teilweise kann man in ihnen auch übernachten.

Die Stadt Leh auf 3500 Meter Höhe ist eine der höchstgelegenen ganzjahresbewohnbaren Städte der Welt. Neben den 27.000 Einwohnern treffen sich hier fast alle Himalaja- und Trekkingreisenden. Trotz der vielen Besucher versprüht die alte Seidenstraßenstadt einen besonderen Charme und strahlt die ladakhische Ruhe und Gelassenheit aus. Anfang September findet das berühmte Ladakh-Festival statt und lockt Tausende zum spektakulären Polospiel, dem Jahrmarkt oder zu den Aufführungen der buddhistischen Tänzer an.

Eine Aufstellung der Klösterfeste und weitere Informationen findet man unter www.allesueberladakh.com.

Dia-Vortrag

Über die Reise hat das aufSpur-Team wieder einen unterhaltsamen Multivisionsvortrag zusammengestellt. Die Aufführungstermine finden sich unter www.aufspur.de.

mitten durch. Statt der Straße, die immer wieder durch menschenleere Baustellen unterbrochen ist, nehmen wir eine sandige Nebenpiste. Die Sonne macht's möglich, bei Regen oder Schnee wäre diese Route eine katastrophale Schlammtour geworden.

Auf dem Taglang La, mit 5328 Metern der zweithöchste befahrbare Pass der Erde, räumt ein Bulldozer einen Erdrutsch beiseite. Wir müssen uns durch den weichen Boden wühlen, danach geht es für lange Zeit nur bergab. Serpentina, Schotter, jubelnde Bauarbeiter über zig Kilometer. Ich fahre wie im Rausch, die Enfield ist wahrlich geländetauglich. Ich prügele sie förmlich durch die Höhen, bis eine verrußte Zündkerze ein Stottern verursacht. War wohl doch zu viel des Guten in dieser sauerstoffarmen Luft, aber dank

Ersatzkerze ist das Problem schnell behoben. Angenehme Wärme hüllt uns auf den nächsten Kilometern ein. Die Gedenkstätten der Mönche, Mauern aus Mani-Steinen mit eingravierten heiligen Texten sowie zwei Meter große Gebetsmühlen erscheinen in den kleinen Dörfern. Der Einfluss der buddhistischen Stadt Leh zeichnet sich bereits ab. Bei Upshi treffen wir auf den Indus, und der gewaltige Fluss begleitet uns bis Leh, mit 3501 Höhenmetern eine der höchstgelegenen ständig bewohnten Städte der Erde. Hier gönnen wir uns einige Tage Pause und genießen die quirlige Stadt.

Gerade findet das Ladakh-Festival statt, Leh ist voll mit Touristen und Trekkingreisenden. Der Bezirkschef wird beim Eröffnungs-Polospiel staatsmännisch begrüßt und fährt mit seinem Auto direkt vor die Tribüne, während die kleinen Pferde durch den Sand hetzen und die Menge jubeln lassen. Nebenan vergnügen sich die Kinder auf dem Jahrmarkt, wo ein alter Dieselmotor schnaubend das klapperige Riesenrad antreibt, während das Karussell per Muskelkraft immer schneller gedreht wird. Im einsturzgefährdeten Steilwandrondell schrauben sich Motorräder und altersschwache Autos die Holzplanken empor und sorgen für Gänsehaut

Noch eine Kehre, ein paar hundert Meter, ich sehe bereits die Mantra-Fahnen. Dann ist es geschafft, ich stehe auf dem höchsten Pass der Erde

beim kreischenden Publikum. Ich genieße die Stimmung in der Stadt. Hektisch und geschäftstüchtig, aber zugleich ruhig und gelassen, geprägt durch den Buddhismus.

Die Motorräder bekommen eine Generalüberholung. Alle Radlager sind verschlissen, die Sturzbügel müssen gerichtet werden, das Trägersystem benötigt ein Schweißgerät. Einige Vorderradbremsbeläge haben sich verabschiedet, und ein Kettensatz ist hin. Fünf Maschinen zu überholen kostet uns einen Tag Arbeit, jede Menge Ersatzteile, viel Spaß – und ganze 63 Euro.

Das nächste Ziel heißt Hundar, kurz vor der pakistanischen Grenze. Die Lkw-Konvois der indischen Armee nutzen die Straße in den Norden, es ist ein Geduldsspiel, die langsame Diesel-Karawane an den Steigungen zu überholen. Mehrere

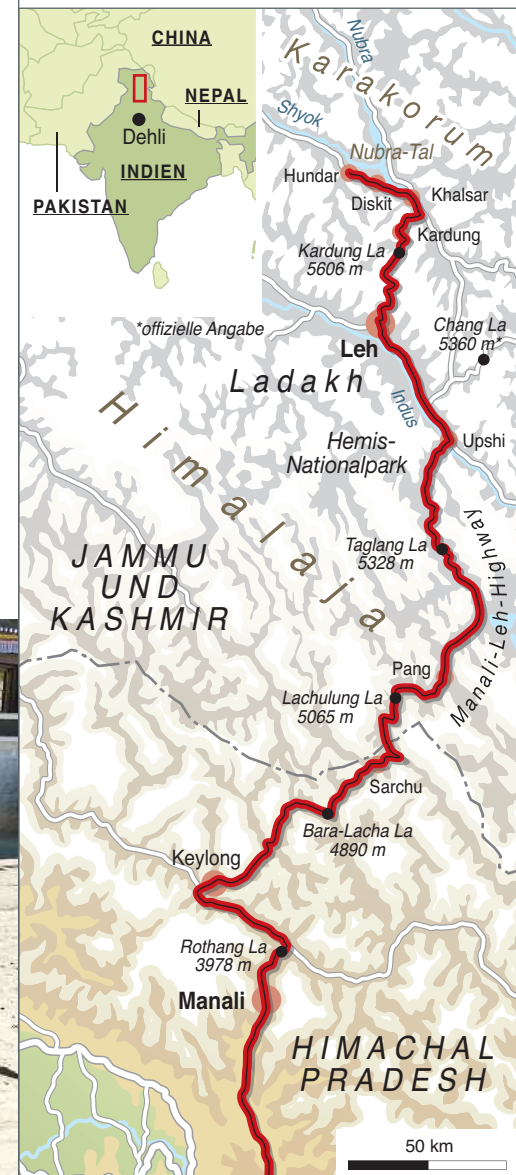
Garnisonen liegen auf der Route, die Grenze zum verfeindeten Nachbarland Pakistan ist nicht weit. Meine Bullet verliert mehr und mehr an Leistung, die Luft wird immer dünner. Noch eine Kehre, ein paar hundert Meter, ich sehe bereits die Mantra-Fahnen. Dann ist es geschafft, ich stehe auf dem höchsten Pass der Erde, dem Kardung La. Unfassbare 5606 Meter hoch, und ich grinse von einem Ohr zum anderen. Die Jungs trudeln ebenfalls ein, und auch Harry Lyon-Smith schafft es, ein Engländer, der sich mit Batty, seiner Diesel-Enfield auf Weltreise befindet. Nur

der Erde und liegt auf über 3500 Metern. In der Nähe von Diskit schaukeln wir auf Kamelen durch die Wüste. Eine witzige Sache, genauso viel Spaß macht der Ritt auf der Enfield durch die Sanddünen.

Einige Tage später sind wir zurück in Leh, übergeben die Motorräder und besteigen das Flugzeug nach Delhi. Ein Kulturschock, 35 Grad, extreme Luftfeuchtigkeit, es ist laut und stickig. Wir suchen mit der Rikscha das heruntergekommene Shelton Hotel im alten Stadtteil Paharganj. Unsere Rundreise durch die Stadt beginnt, Kühe, die den Papiermüll fressen, Bettler an der untersten Existenzgrenze, die bunte Farbenvielfalt im Gewürzviertel, der quirlige Motorradmarkt. Polizisten prügeln auf Passanten im Fahrradviertel, während behinderte Kinder in die Sonne gesetzt werden, um das Mitleid der Touristen zu schüren. Wir flüchten über den Brillenmarkt ins Schrottplatzviertel und sehen zu, wie freundliche Gesichter den ganzen Tag Kugellager in Diesel auswaschen. Bleiche Finger winken

uns zu. Schwächliche Männer wuchten mit Baumstämmen schwere Lkw-Motoren und -Achsen von der Ladefläche, eine Frau im schönen Sari lässt sich zum Kleidermarkt fahren. Open-Air-Friseure winken mich heran, ein junges Mädchen wäscht sich am Hydranten. Garküchen preisen Fettgebäck an, und kleine Bettelkinder zerren an meiner Kleidung. Gestank und Lärm prägen diese Stadt, meine Ohren dröhnen vom Hupen der Verkehrsteilnehmer. Straßenverkehr nach unseren Maßstäben gibt es hier nicht, es zählt nur das nackte Überleben. Rikscha, Dreirad, Fahrrad, Ochsenkarren, Lkw und Auto haben eine festgelegte Rangfolge, die Fahrer ignorieren sie aber und versuchen irgendwie durchzuhuschen. Das Rote Fort, die Moscheen, der Stau, der Müll, die Büffel, die Tuk-Tuks und gigantische Menschenmassen, so weit das Auge sehen kann. Gedanken an Ladakh tauchen auf inmitten des schaurig-schönen Chaos, und ich drehe mich im Kreis. Ein unglaubliches Land, ich komme zurück –versprochen.

Ladakh gehört zur Jammu- und Kashmir-Region. Im Sommer herrschen angenehme Temperaturen und klare Sicht, die immer wieder zum Verweilen einlädt.



Ein buddhistischer Mönch bat um Mitfahrgelegenheit am steilen Aufstieg zum Kloster Thiksey. Einen effektiveren Schutzengel konnten wir gar nicht finden.

