

Leben Nepal

HIMALELUJA

Ein Hochlied auf die hohen Berge? Nepal lockt Alpinisten mit dem Höchsten, was der Himalaja zu bieten hat. Doch einmal mehr reift auf dieser Motorradreise die Erkenntnis: Der Weg zum wahrhaft göttlichen Gipfelgenuss war noch nie einfach, sondern ist meist besonders steinig.

Text und Fotos von Jörg Lohse



Kopfsache: Es ist unglaublich, welchen Lasten selbst auf steilsten Wegen die Stirn geboten wird



Bridge over troubled water? So gesehen ist der reißende Fluss das geringste Problem



Kommando: Pulk bilden! Wer im Stadtverkehr von Pokhara abreißen lässt, hat verloren

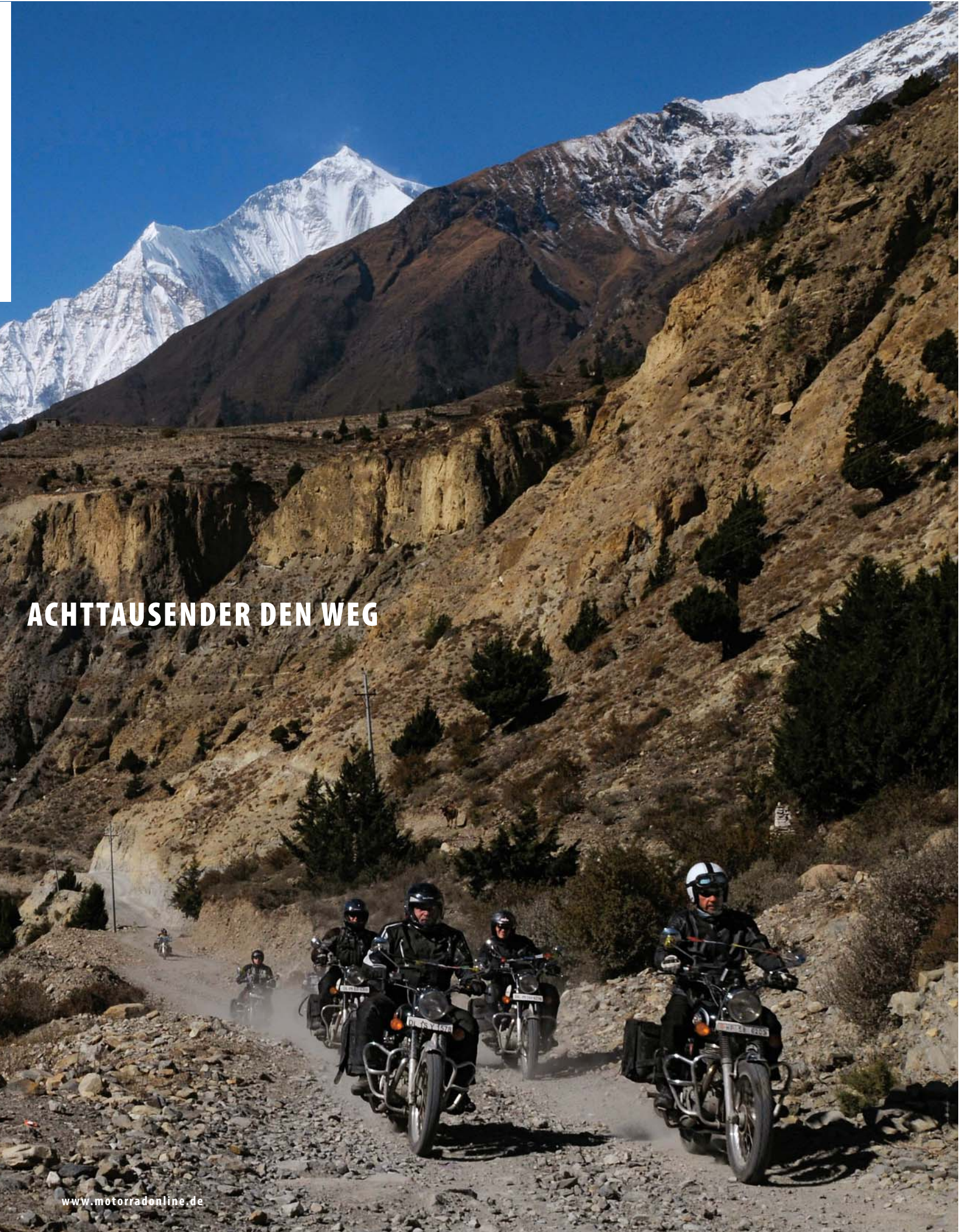


Höhenmesser: Wenn Yaks die Straße kreuzen, hat man meist 3000 Meter überschritten (l.). Rubina (r.) schwört in ihrer Garküche aber mehr auf frischen Fisch aus dem nahen Fluss





Nach dem bunten Trubel auf den Highways (l.) geht es in die Abgeschiedenheit der Berge, wo es in den Häusern aber weiterhin bunt zugeht (M.). Und wer es bei Wasserpassagen allzu bunt treibt: Die top motivierte Schraubercrew biegt alles wieder gerade (r.)



WIE EISKALTE KOMPASSNADELN WEISEN UNS DIE ACHTTAUSENDER DEN WEG



Eins-a-Boxenstopp
bei Ramesh (l.) und Co.:
Offroad-Schrauber
auf MotoGP-Niveau



Das Hügelland in
der Mitte Nepals
gilt als die Korn-
kammer des Landes



Gedetsmühlen in Muktinath:
Führt uns der Pfad in die
Berge auch zur Erleuchtung?



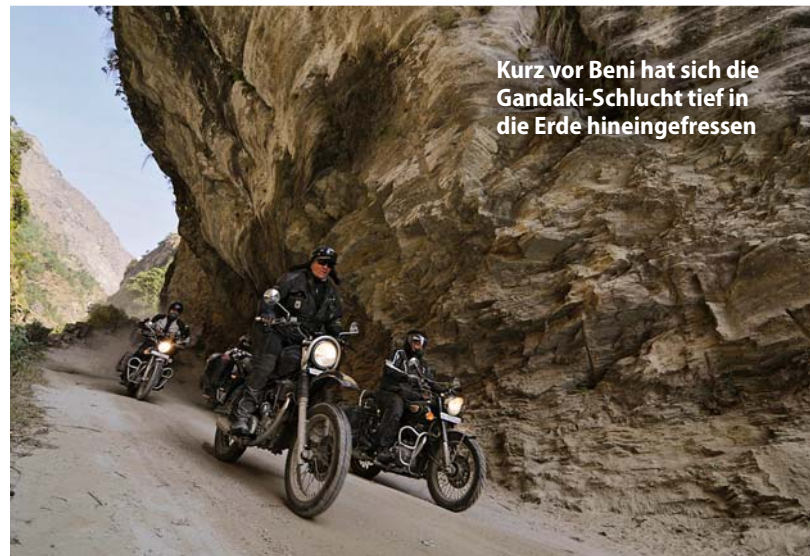
SELBST BEI TAPFERSTEN PILOTEN SCHWINDEN NUN DIE KRÄFTE



Nepal-Touristen erleben auch emotional eine Berg- und Talfahrt: Spur der Verwüstung
auf der Straße nach Tibet (l.), Bilderbuchmotive in den Bergen bei Muktinath (r.)



Unterwegs im Mustang-Tal: Blick aus Muktinath auf das Dhaulagiri-Massiv (r.) und in das kilometerbreite Flussbett des Kali Gandaki



Kurz vor Beni hat sich die Gandaki-Schlucht tief in die Erde hineingefressen



Erntezeit gleich Handarbeit: Landwirtschaft ist in Nepal ein Knochenjob



Gorkha: einst edle Königsstadt und Stammsitz der legendären Gurkha-Krieger

Nepal

Wie ein giftgrünes Ungeheuer füllt der Bus plötzlich die Spiegelflächen der Enfields aus. Das Stakkato der Hupe fährt uns in die Glieder. Abartig hohe Drehzahlen heulen in unseren Ohren. Wo sonst eine Windschutzscheibe glänzt, gähnt ein schwarzes Loch. Der Busfahrer verschwindet im gespenstischen Dunkel. Das Dröhnen der Maschine kommt näher, wie ein gefühlloser Transformer saugt sich der Bus Zentimeter um Zentimeter an die Hinterreifen der Enfields heran. Der Instinkt sagt klar: Flucht nach vorn. Doch die Vernunft bremst. Die Passstraße von Mugling nach Kathmandu ist dicht. Im Schneckentempo hangeln sich asthmatisch rauchende Tata-Trucks durch die Spitzkehren nach oben. Was auf der eigenen Spur in Slow Motion abläuft, wird gegenüber in Fast Forward abgespult: Mit Karacho rauscht eine endlose Bus- und Lkw-Karawane den Berg herunter. Dem Typen hinter uns scheint das egal zu sein. Größer, stärker, passt schon – Vorwärtskommen wird auf Nepals Highways im Regelfall mit archaischem Recht erkaufte. Endlich tut sich eine Lücke auf. Jetzt gilt's: Wir pressen alles aus unseren 26-PS-Singles heraus und ziehen mit lautem Auspuffgeknatter an der Schlange vorbei. Am Kopf glänzt verheißungsvoll ein leer gefegtes Asphaltband, doch auf der Gegenfahrbahn staubt es schon wieder gewaltig. Im letzten Augenblick scheren die Enfields ein. Geschafft. Doch die Freude währt nur kurz. Nach wenigen schwungvoll genommenen Kurven beginnt das Spiel von vorn – und im Rückspiegel taucht schon wieder das grüne Ungeheuer auf ...

Eine kleine Ortschaft naht. Roadcaptain Peter beschließt, dem Remake von Spielbergs „Duell“ ein Ende zu setzen und fährt links ran. Teepause. Mit laut heulendem Motor und Fanfarengruß schießt der grüne Bus an unserem Reisetrupp vorbei.

In Rubinas Garküche brutzeln leckere Kartoffelbällchen im Ölsud, darüber trocknen kleine Speisefische aus dem nahe gelegenen Trisuli in der dieselgeschwängerten Luft. Pausenlos rauschen Busse, Trucks und Kleinlaster durch das Dorf. Die Ladeflächen und Dächer vollgestopft mit Menschen. Es ist der 11. November und damit Diwali-Zeit – das Lichterfest der Hindus, vergleichbar mit Weihnachten. Anlass, um sich auf den Weg nach Hause zur Familie zu machen, gemeinsam zu essen, zu feiern und sich zu beschenken.

Doch trotz Lichterzaubers herrscht in Nepal alles andere als heile Welt. Nicht wenigen Bus- und Lasterfahrern, die aus dem Süden in Richtung Kathmandu unterwegs sind, bläst der Fahrtwind direkt ins Gesicht. Die Volksgruppe der Madhesis hat in der Grenzregion zu Indien zum Aufstand und Streik aufgerufen – und eine Prämie für Kids ausgesetzt, die bei Streikbrechern die Scheiben einschlagen. Dass die Grenze zu Indien dicht ist und damit kaum noch Güter ins Land kommen, sieht man vor allem an den Tankstellen: zugeklebte Zapfsäulen, kilometerlange Schlangen abgestellter Fahrzeuge. Trotzdem rollt der Verkehr – dank des florierenden Schwarzmarkts, wo gepanschter Sprit für fünf US-Dollar pro Liter gehandelt wird.

Mitfahrer Markus nippt nachdenklich an seinem Masala Chai: „Genau so habe ich mir Nepal nicht vorgestellt!“ Genau eine Woche zuvor hatte der leidenschaftliche GS-Fahrer aus der Schweiz diesen Satz schon einmal vor sich hergebrummt. Wieder bei einer Teepause, diese allerdings in Beni am Eingang zum Kali Gandaki-Tal. Drei Tage lang ging es zuvor auf ähnlich verqualmten Asphaltverwerfungen von Nepals Hauptstadt Kathmandu Richtung Westen. Von den hohen Bergen des Himalajas weit und breit keine Spur. Der Blick in die grüne, aber komplett zersiedelte Landschaft macht eher betroffen. Männer hocken apathisch mit dicken Smartphones in der Hand vor windschiefen Wellblechhütten. Die Frauen hacken mit den Kindern im Schlepptau den Boden einer kleinen Parzelle auf oder tragen schwere Strohbinden auf dem Rücken von den Feldern nach Hause. Die Gräben links und rechts der Straße gleichen Müllhalden. Im subtropischen Süden, dem sogenannten Terai, zeigt das Dritte-Welt-Land Nepal seine ganze Armut.



Erst fahren, dann feiern: begeisterter Empfang der Solidarity-Rider in der Schule von Dubachaur

Echte Hilfe für eine fragile Welt

Bei dieser Nepal-Tour standen nicht nur touristische Hotspots im Roadbook. Unter dem Motto „Solidarity Ride“ brachten Motorradfahrer aus aller Welt Geld- und Sachspenden in Dörfer, die nach dem Erdbeben zu wenig Hilfe erhalten haben.

Nach dem gewaltigen Erdbeben, das im April 2015 vor allem die Region im Norden von Kathmandu verwüstet und knapp 9000 Menschen das Leben kostet, war auch für die Redaktion fraglich, ob eine Reise-reportage durch ein so massiv zerstörtes Land überhaupt Sinn macht. Vor allem aber stand die Frage im Raum, wie man Betroffenen vor Ort konkret helfen kann. Bereits kurz nach dem Beben verschaffte sich Peter Dos Santos von Classic Bike Adventures, der seit Langem Asien-Trips für das MOTORRAD action team organisiert, mit seinem Tourguide Hubert Neubauer einen Überblick zur Lage vor Ort: Welche Strecken sind noch befahrbar, welche Unterkünfte stehen weiterhin zur Verfügung?

Dabei nutzen sie auch ihre Kontakte zu den „Friends of Royal Enfield“ (FORE) in Kathmandu. Zusammen mit dem nepalesischen Motorradklub entstand die Idee, Hilfe vor allem in Dörfer zu bringen, wo bislang zu wenig oder gar nichts passiert ist. Das Bikers Support Nepal-Projekt war geboren, mit dem Ziel „Spenden für den Wiederaufbau und für lokale nachhaltige Entwicklungsprojekte zu sammeln“, erklärt Dos Santos. „Es geht uns darum, diese Mittel gezielt dort einzusetzen, wo wir persönlich verfolgen können, was mit den Spenden geschieht.“ Weshalb die zwei Nepal-Touren im Herbst 2015 unter das Motto „Solidarity Ride“ gestellt wurden, bei denen Classic Bike Adventures und MOTORRAD action

team auf ihre Erlöse verzichteten. Doch noch viel mehr Menschen, Organisationen und Firmen unterstützten bislang das Projekt. Als die zweite Solidarity-Tour vor wenigen Wochen mit vielen Hilfsgütern zum schwer betroffenen Dorf Dubachaur (ca. 30 Kilometer nordöstlich von Kathmandu) aufbrach, betrug die Spendensumme über 50000 Euro. Während die FORE-Biker bereits beim Aufbau der Schule halfen, wurden nun zahlreiche Einrichtungsgegenstände für die Krankenstation übergeben. Mehr zu allen Hilfsprojekten und die Möglichkeit zu spenden unter www.bikerssupportnepal.de

Auch Monate nach dem Beben durchzieht eine Spur der Verwüstung das Land (l.). Das Projekt „Bikers Support Nepal“ unterstützt den Wiederaufbau von Schulen und Krankenstationen wie zum Beispiel hier in Dubachaur (M.), wo im Anschluss ein Fest gefeiert wird (r.).



cken von den Feldern nach Hause. Die Gräben links und rechts der Straße gleichen Müllhalden. Im subtropischen Süden, dem sogenannten Terai, zeigt das Dritte-Welt-Land Nepal seine ganze Armut.

Der eigentliche Reichtum von Nepal blitzt am frühen Morgen des zweiten Reisetages im Norden auf. Den Frühaufstehern strahlt bei Sonnenaufgang im pittoresken Bandipur einmal kurz die rund 60 Kilometer entfernte Gipfelkette des mächtigen Annapurna-Massivs entgegen, bevor sie schnell wieder in der dunstigen Dschungel-

gelluft verschwindet. Doch es reicht, die Reisegruppe hat Blut geleckt. Immer wieder sucht der Blick durchs Visier nun die majestätischen Gipfel des Himalaja. Mehr oder minder im Vorbeifahren werden nun touristische Highlights wie die alte Königsstadt Gorkha – einst Sitz der berühmten Gurkha-Kriegerkaste – mitgenommen. Endlich ist es so weit: Im Phewa-See bei Pokhara, wuseliger Hotspot für die globale Trekking-Community, spiegeln sich die ersten schneebedeckten Gipfel. Passend dazu nimmt auch die Verkehrs-



Das Video zur Tour: QR-Code scannen oder www.motorradonline.de/nepal anklicken



Die Wasserstellen in Dörfern sind Waschküche und Badezimmer in einem (l.). Über der Baumgrenze wird mit Solarkollektoren gekocht (r.)

Nepal

dichte ab. Doch der Straßenzustand zwischen Baglung und Beni gibt einen leichten Vorgeschmack dessen, was dafür kommt: Immer wieder wird der Asphalt von Schotterpassagen unterbrochen, und schon bald fehlt die Teerdecke komplett.

Wie die Spitze einer Kompassnadel gibt der knapp 7000 Meter hohe Gipfel des Nilgiri nun die Richtung vor. Markus ist inzwischen voll in seinem Element. Vergessen ist die nervenaufreibende Anfahrt. Elegant wie ein Trialkünstler balanciert der Alpen-Fan die 500er-Enfield über Stock und Stein. Was anfangs noch Schotter war, wird plötzlich grobes Geröll. Oder schmieriger Matsch. Oder tief zerfurchter Staub. Und ein Ende ist nicht absehbar. Der Weg ins geheimnisumwitterte Mustang, einst das verbotene Königreich an der Grenze zu Tibet, windet sich unter bedrohlich wirkenden Felsüberhängen, zahllosen Wasserdurchfahrten, entlang an senkrechten Abhängen immer weiter Richtung Norden.

Unsere Enfield Bullet ist alles andere als eine Hardenduro, aber das ist vielleicht auch gut so. Stoisch wie ein Lastentier zieht das Kultbike aus Indien seine Spur. Erster Gang, dann der zweite, ein wenig mit dem Gas spielen, das Spiel mit der Kupplung hingegen komplett vernachlässigen – schon hat man selbst ausweglos erscheinende Streckenabschnitte mit dem 500er-Einzyliner scheinbar mühelos gemeistert. Doch die Tagesetappen zeigen, dass der Weg wirklich steinig ist: 30 Kilometer an dem einen, 40 an dem anderen. Und noch immer geht es weiter bergauf. Selbst bei tapferen Piloten schwinden nun die Kräfte. Evelyn, immerhin 60, keinesfalls langsam und in den Alpen eine zähe Kilometerfresserin, steigt nach der x-ten glitschigen Wasserpassage erschöpft ins Begleitfahrzeug um.

Wir stoppen bei Patrick, der in Tukuhe ein Guesthouse mit original holländischem Café betreibt. Vor 20 Jahren ist der Bergsteiger aus Hertogenbosch hier in Nepal hängengeblieben. Beim Feierabendbier auf seiner Terrasse verstehen wir warum. Die letzten Sonnenstrahlen des Tages tauchen den von Wolkenfetzen umhüllten Nilgiri in goldenes Licht, dann nimmt uns die Einsamkeit gefangen. Bald prasselt in der guten Stube das Kaminfeuer, während das Thermometer vor der Tür rasant unter null fällt.

Der tiefe, grün überwucherte Dschungel, durch den der Kali Gandaki talwärts rauscht, ist inzwischen einer rauen Bergwelt gewichen. Die aber alles andere als unwirtlich ist. Orangen, Zitronen und vor allem Äpfel, die im subtropischen Terai nicht wachsen, dort aber heiß begehrt sind, bilden den Reichtum vieler Bauernfamilien aus der Himalaja-Region. Den Anbau von Gerste, Kartoffeln und Gemüse hat man bis auf 4000 Meter hinauf kultiviert.

Längst haben wir hinter Jomson die Baumgrenze passiert und peilen nun den Thorung an – dieser ist zwar nur 6201 Meter hoch, aber das Ziel ist, bis nach Muktinath auf 3900 Höhenmeter an die Gipfelspitze heranzufahren. Die Piste schraubt sich aus dem kilometerbreiten Flusstal in Serpentinaugen weiter in die Höhe. Ausgewaschene Fahrrinnen fordern höchste Konzentration. Bis vor wenigen Jahren war der Weg nur für Wanderer passierbar – und zwei Traktoren, mit denen der Güterverkehr zwischen dem Flugplatz in Jomson und Muktinath abgewickelt wurde. Inzwischen ist die Piste auch für Jeeps freigegeben – bis die in Nepal allgegenwärtigen Busse zum Eingang des Königreichs von Mustang rollen, ist es vermutlich nur noch eine Frage der Zeit.

Bunte Gebetsfahnen, die von beständigen Höhenwinden zerfasert werden, säumen den Weg. Anders als in den hinduistisch geprägten Südausläufern hat auf den Gipfeln Buddha das Sagen. In Muktinath lassen wir die Motorräder stehen und wandern die letzten 100 Meter zu Fuß zum Kloster. Nicht nur die sauerstoffarme Höhenluft ist atemberaubend. Das 360-Grad-Panorama der „Annapurna Conservation Area“ tut sein Übriges. Gegenüber verschwinden die Zacken des 8165 Meter hohen Dhaulagiri in einer feuerroten Glut. Genau so haben wir uns Nepal vorgestellt. ■

www.motorradonline.de/unterwegs

4/2016

infos

Aus dem schwülheißen Dschungel hinauf in die klirrend kalte Bergwüste des Himalajas. Aber Nepal-Reisende sollten nicht nur

einigermaßen klimaresistent, sondern auch besonders sattelfest sein. Bei der Tour ins abgelegene Mustang-Tal erfährt der Begriff Offroad eine neue Definition.

ALLGEMEIN: Die Geschichte von Nepal ist nicht einfach und schnell erzählt. 2008 wurde in dem ehemaligen Königreich die Republik ausgerufen. Doch nach westlichem Demokratieverständnis liegt in dem asiatischen Binnenstaat, der von China und Indien umfasst wird, vieles im Argen. Korruption oder die Diskriminierung bestimmter Kasten sind nur einige Stichworte. Auch die ständigen Regierungswechsel tragen nicht zu einer stabilen Entwicklung bei. Probleme bereiten vor allem die vielen unterschiedlichen Volksgruppen: Bei der letzten Volkszählung im Jahr 2001 wurden über 100 verschiedene Ethnien und Kasten, dazu 124 verschiedene Sprachen und Dialekte gezählt. Es kommt immer wieder zu Protesten oder Aufständen, wie aktuell im Süden des Landes. Touristen bleiben aber meist unbehelligt. Schließlich sind diese der Hauptwirtschaftsfaktor des kaum industrialisierten Landes. Knapp 50 Prozent der Bevölkerung sind Analphabeten, 40 Prozent leben unterhalb der Armutsgrenze.

GEOGRAFIE: Genauso vielschichtig wie die Bevölkerung präsentiert sich auch die Landschaft Nepals. Aus den tropisch heißen Dschungelgebieten im Süden

Reisedauer: 15 Tage
Gefahrene Strecke: 1350 Kilometer

(tiefster Punkt 70 Meter ü. NN) geht es innerhalb von knapp 200 Kilometern in die weit über 8000 Meter hohe Bergwüste des Himalajas. Sieben der zehn höchsten Berge der Welt gehören zum Staatsgebiet von Nepal – darunter natürlich der Mount Everest, den die Nepalis ehrfurchtsvoll Sagarmatha („Das Gestirn des Himmels“) nennen. Die Fahrt ins untere Mustang-Tal führt durch die tiefste Schlucht der Welt – über 6000 Meter hat sich der Kali Gandaki-Fluss, umgeben von den 8000ern Annapurna und Dhaulagiri, in die Erde gegraben.

ANREISE: Die besten Verbindungen werden ab Frankfurt von Air India (über Neu-Delhi), Emirates (über Dubai) oder Etihad (über Abu Dhabi) angeboten. Die Ticketpreise schwanken je nach Saison zwischen 650 und 1000 Euro. Das Visum ist am einfachsten bei der Einreise zu

Hotel Tipp: das im traditionellen Nema-Stil restaurierte „Old Inn“ in Bandipur



www.motorradonline.de



Karte: MARDUMONT/Claudia Wewel

bekommen und kostet ca. 20 Euro (kann bar bezahlt werden).

VERKEHR/STRASSEN: In Nepal herrscht offiziell Linksverkehr. Was aber gerade in Ballungszentren nicht heißt, dass immer nur rechts überholt wird. Das Prinzip: Gefahren wird dort, wo Platz ist. Eine vorausschauende Fahrweise ist deshalb überlebenswichtig. Bus- und Lkw-Fahrer setzen ihren Vorwärtsdrang gerade auf den Hauptverbindungsstraßen rigoros durch. Genauso wichtig wie eine gut zupackende Bremse ist – wegen der vielen Fußgänger – eine laute Hupe! Der Straßenzustand ist selbst auf den sogenannten Highways mit tiefen Schlaglöchern und welligen Verwerfungen sehr durchwachsen. In die Hochgebirgsregionen führen meist nur Jeep-Pisten, deren Zustand je nach Reisezeit und Wetterlage extrem schwanken kann. Gut geschnittene Wege sind die Ausnahme. Grundsätzlich sollte Offroad-Erfahrung vorhanden sein. Nach der Monsunzeit (Mai bis September) können viele Strecken durch Erdrutsche gar nicht oder deutlich schwieriger passierbar sein. Beste Reisezeit ist der Herbst (Oktober/November).

UNTERKUNFT: Genauso vielfältig wie das Land ist die Hotelsituation. In touristischen Zentren sind Unterkünfte auf westlichem Niveau keine Seltenheit, in den Hochgebirgsregionen muss der Anspruch dagegen deutlich zurückgeschraubt werden – vor allem im Sanitärbereich. Ein beheiztes Zimmer ist in einfachen Guesthouses eher die Ausnahme, genauso wie ein dazugehöriges Bad/WC. Dafür punktet inzwischen fast jede Unter-



Nepal

Hauptstadt: Kathmandu
Fläche: 147 181 km²
Gründung: 2008 (Republik)
Währung: Nepales. Rupie
Einwohnerzahl: 26 494 504

kunft mit freiem WLAN. Ein Schlafsack sollte bei der Tour in den Himalaja auf jeden Fall im Gepäck sein.

ESSEN UND TRINKEN:

Echte Küchenhygiene ist bei den Garküchen am Straßenrand nicht zu erwarten, weshalb auf Rohkost (Salat usw.) verzichtet werden sollte. Das traditionelle Dhal Bhat (Reis mit Linsen) mit Currygemüse oder (gut durchgegarter) Fleischbeilage ist aber meist gut verträglich. Wasser nur aus verschlossenen Flaschen, niemals aus der Leitung trinken – das gilt auch fürs Zähneputzen!

ORGANISIERT REISEN:

Die hier beschriebene Tour von Classic Bike Adventures wird über das MOTORRAD action team angeboten. Vorteile: eigene Royal Enfield Bullets mit Vollkaskoversicherung, fitter Mechanikercrew und Begleitfahrzeugen. Termine/Preise für 2016: Magic-Tour 15.–29.10. 2830 Euro; mit Lower Mustang 14.–28.11. 3315 Euro. Infos/Buchung unter www.actionteam.de, Telefon 07 11/1 82 19 77.

LITERATUR: Reiseführer Nepal von Ray Hartung aus dem Trescher Verlag (18,95 Euro)

MOTORRAD LEBEN 127