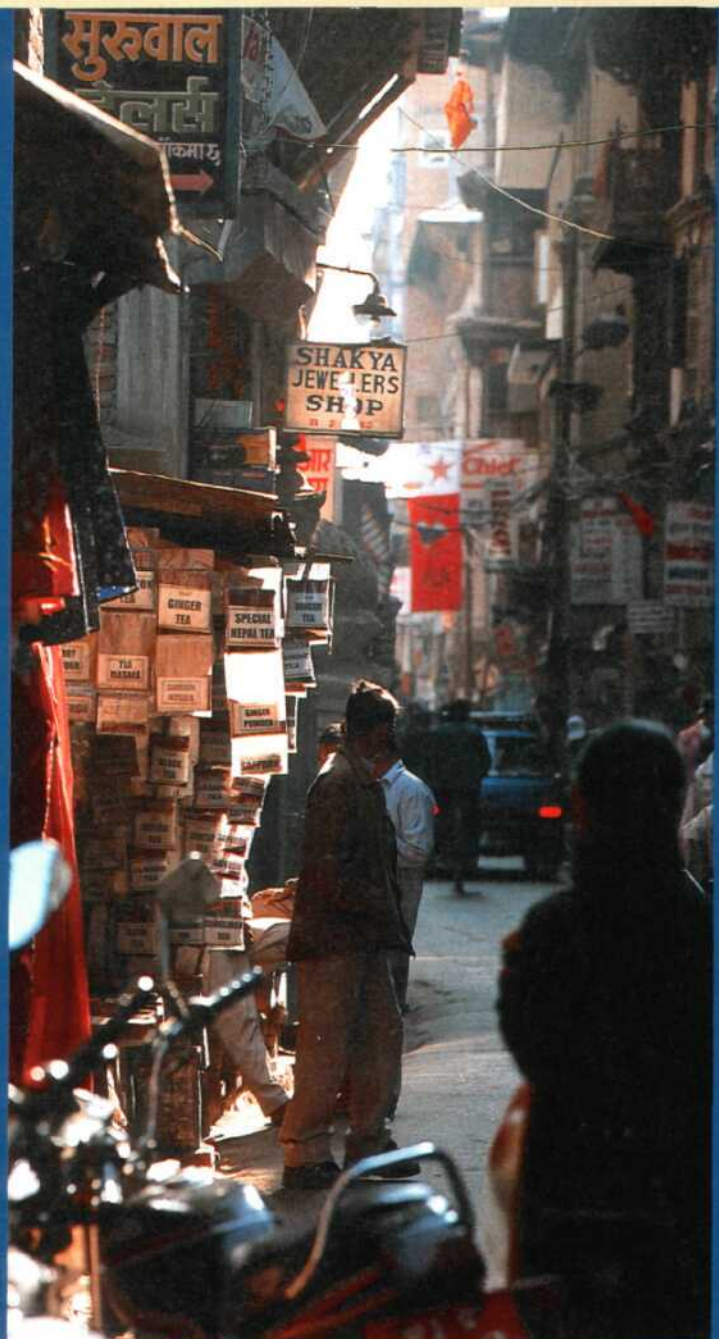
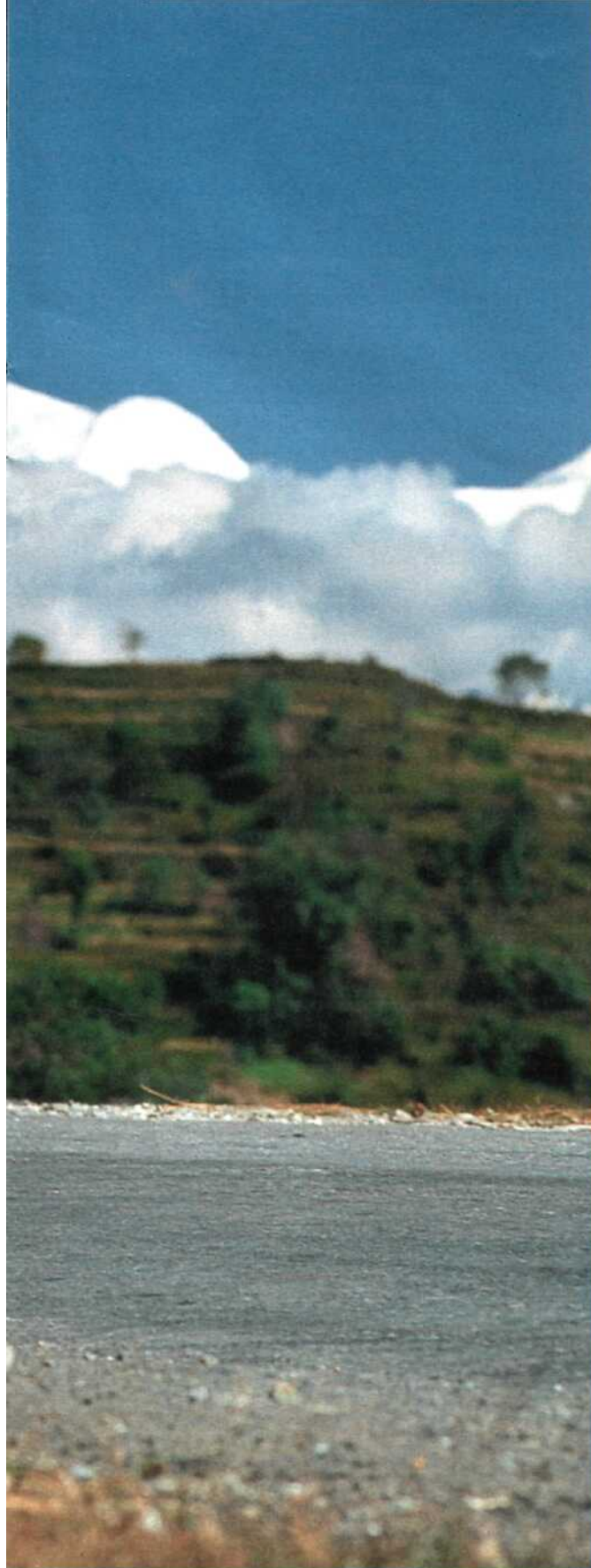




EINMAL GRENZWERT UND

NEPAL

Mit einer 500er-Enfield zu den Achttausendern der Erde. Eine Reise zwischen Bretterverschlägen und Pagoden durch eines der ärmsten, schönsten, eigenartigsten Länder der Welt. Nepal vereint Extreme.



ZURÜCK

Text und Fotos von Annette Johann und Monika Schulz

Krachend donnert die Fuhre in das riesige Schlagloch. Schlingert bedenklich nah an zwei Rikschas vorbei, umzirkelt gerade noch ein aufgeregtes herumflatterndes Huhn, gleich dahinter eine gemächlich tapernde Kuh, um mit unheilrohender Schräglage in den Hexenkessel des nächsten Kreisverkehrs gesogen zu werden. Infernalischer Lärm. Klingeln, Hupen. Das Tosen und Brüllen uralter Diesel-Motoren. Stinkende Tuktuks, klappernde Lieferwagen, unzählige Radler, Mopedfahrer, Passanten, und über allem die unablässig gellende Trillerpfeife eines Polizisten, der eisern versucht, in diesem Haufen hoffnungsvoll herandrängender Verkehrsteilnehmer so etwas wie Vorfahrtsregeln aufrecht zu erhalten. Welche, ist allerdings völlig offen.

Kathmandu Ring Road. Der Busfahrer gibt alles. Sein weit aus dem Fenster hängender Gehilfe nicht weniger. Virtuoso fädelt die beiden durchs Chaos der wichtigsten Verkehrsader Nepals. Auf der Landkarte so prominent wie der Berliner Ring verzeichnet – tatsächlich aber kaum mehr als ein ausgefahrener Karrenweg. Hie und da ein Stück Asphalt, sonst Lehm und Staub, flankiert von haarscharf am Rinnstein platzierten Bretterbuden, in denen Ziegenköpfe, Safran und Sony-Kassetten angeboten werden. Öltriefende Werkstätten neben dampfenden Garküchen, dazwischen ein paar erbärmliche Wohnviertel und Äcker. Kinder, Federvieh, streunende Hunde, Steine klopfende Frauen am Straßenrand, und allenthalben ein dünnbeiniger Pilger, seine Stirn von einer erlauchten Kuh segnen lassend. „Namasté Nepal“ – sei begrüßt, mitten im Himalaya gelegenes Hindureich, mit den höchsten Gipfeln unter der Sonne und einem der niedrigsten Bruttosozialprodukte der Welt.

Ohne Bus hätte sich unsere kleine Reisegruppe vermutlich bereits nach 500 Meter Ring Road versprengt. Erst in Mugling, mit 110 Kilometern und vier Stunden Sicherheitsabstand zur Hauptstadt, geht die Tour auf zwei Rädern weiter. Doch alles bleibt anders: „Die vordere Bremse vergesst ihr am besten sofort, da gibt's nichts zu holen“, erfahren wir bei der technischen Einweisung. Okay, dann wird eben mit dem Fuß gebremst, und zwar links. Der Schalthebel sitzt rechts, der erste Gang oben, die restlichen drei werden nach unten gedrückt. Tröstlich, dass wenigstens Kupplung und Gas so funktionieren, wie es sich gehört. Verkehrsregeln gibt's auch, wenngleich in ihren Feinheiten für normalsterbliche Mitteleuropäer kaum durchschaubar. Im Allgemeinen gilt: Wer irgendwo vorbei will, hupt. Und Kühe haben grundsätzlich Vorfahrt.

Na gut – es hat auch nie jemand behauptet, dass Motorradfahren in Asien einfach sei, zumal auf einer Royal Enfield 500. Also kein Gejammer jetzt. Kickstarter im oberen Totpunkt auf Position gebracht – das ist dort, wo der Zeiger des Amperemeters ganz unten ist – und dann kräftig durchgetreten. Überraschend leicht lassen sich die archaischen Einzylinder zum Leben erwecken, kommen ohne Umschweife auf Trab und befördern uns wie in besten





Nepal heißt Nähe. Wen Kinder, Elefanten oder Kühe im Minimal-Abstand nervös machen, sollte über das Reiseziel noch mal nachdenken. Alle anderen werden herzlich aufgenommen (Kinder bei Charikot, Arbeitselefanten im Terai)



Keine Scheu vor Nepals Strecken. Irgendwo findet sich immer ein fahrbarer Weg. Allenfalls Fahrradfahrer müssen ihre Vehikel gelegentlich in Einbäume verladen (Brücke in Chitwan und abendlicher Pendlerverkehr bei Sauraha)

britischen Empire-Tagen majestätisch wummernd vom Hof des Hotels du Mugling. „Drive left“ – fast vergessen. Macht in Anbetracht der Summe von Fremdlichkeiten allerdings keinen großen Unterschied mehr. Ein beherzter Gasstoß, zwei Tritte in den Dritten, dann sind wir mittendrin, in diesem leuchtend bunten Land, mit seinen 23 Millionen Einwohnern und brechend vollen Bussen, von deren Dächern sie freundlich herunterwinken.

26 Kilometer sind es bis nach Gorkha – 26 Kilometer und eine kleine Ewigkeit. Der Weg hinauf in die Heimat der Shah-Könige führt zurück in eine längst vergangen geglaubte Zeit. Vorbei an Ochsenkarren und Wasserbüffeln, die mächtige, steinalte Pflüge ziehen, an Hütten, vor denen in Handarbeit Stroh gedroschen wird, während Mütter ihre Kinder unterm Hauseingang baden und am offenen Ziegelherd Tee aufwärmen. Es riecht nach Erde, Holzfeuer und Räucherstäbchen, ein kleiner Junge malt mit einem Stöckchen Blumen in den Staub. Mit riesigen Körben auf dem Rücken bringen die Bauern jedes Körnchen ihrer hart erarbeiteten Ernte ein. Über 90 Prozent der Nepalesen leben vom Ackerbau, über 70 Prozent gelten als Analphabeten.

Die Straße nach Gorkha haben die Chinesen gebaut. Und das mystische Licht in den schmalen Gassen der Tempelstadt könnte direkt aus den Quellen indischer Filmemacher stammen. Seltsam, dass Armut so schön aussehen kann. Sanftgrün steigen die Reis-Terrassen hinter den mehrstöckigen Holzhäusern die Hänge empor – mühsam den Bergen abgerungene Felder, die Quadratzentimeter für Quadratzentimeter bewirtschaftet werden. Zu verschenken hat das Bergvolk der Gurung wenig. Es sei denn, die Götter fordern ihre Gaben. Sich dem zu widersetzen wäre sehr gefährlich, da die Hindu-Seele nach solcher Sünde bei der Wiedergeburt in eine jämmerliche Kreatur wandern würde. Kali, die Göttin der Zerstörung, verlangt zum Beispiel morgen nach frischem Blut. Oben im Königspalast, 240 Meter über der Stadt.

Schon der steile Aufstieg kurz vor Sonnenaufgang ist ein Opfer. 45 Minuten lang. Die Hindus aber schleppen tapfer ihre Ziegen und Hühner mit hinauf, sammeln sich auf den Treppen der Tempelanlage mit dem typischen, kostbar verzierten Pagodendach und warten auf den Brahman, der die Tiere töten soll, um Kali zu besänftigen. Wir flüchten, bevor das blutige Ritual beginnt, fröhlicheren Feierlichkeiten entgegen. Etwa 170 sind auf dem hinduistischen Mondkalender verzeichnet, und die schönste, das fünftägige Lichterfest, steht direkt bevor. Ein Pendant zum abendländischen Erntedank. Unten auf dem Marktplatz werden schon Girlanden angeboten und buntes Pulver zum Schminken der Gesichter. In den zur Straße hin völlig offenen Läden wird gebrutzelt, gedengelt, gewaschen und gelegt. Fußbetriebe-Nähmaschinen summen mit Spirituskochern um die Wette, Säcke voller Gewürze verbreiten ihren geheimnisvollen Duft, zwei Jungs präsentieren stolz ein lebendes Huhn zum Verkauf. Gorkha – eine ganz normal verrückte nepalesische Kleinstadt.

Pokhara lautet das nächste Ziel. Heißt zurück zum Prithvi Highway. Die Überlandstrecke soll relativ einfach zu fahren sein. Allmählich mit den Enfields vertraut werdend, lassen wir's



runter nach Mugling mit bis zu 70 Sachen krachen. Gestern waren 50 das höchste der Gefühle – und 50 sind verdammt schnell, wenn du keine Bremse findest. Die komplett rot-weiß-grün gestrichene Castrol-Tankstelle, gleich hinter dem Abzweig nach Dumre, hält farblich wacker mit der subtropischen Flora am Marsyangdi River mit. Der Sprit jedoch ist eine düstere Angelegenheit, kostet 40 Rupien je Liter, umgerechnet 57 Cent, somit mehr als ein hierzulande durchschnittlicher Tagesverdienst und ist dennoch von übelster Qualität. Bis zu 50 Prozent mit Wasser gepanscht. Mehr als 65 Oktan bringt er vermutlich kaum noch zusammen. So eine Enfield schluckt jedoch alles „und klettert mit diesem Verschnitt sogar noch über 5000 Meter hohe Himalaya-Pässe“ – sagt Peter, der seit über zehn Jahren in Indien lebt und Motorradreisen austüftelt.

Kein Problem also: Pokhara liegt lediglich 853 Meter hoch, stellt mit seinen zirka 110 000 Einwohnern allerdings völlig neue Herausforderungen ans Mopedfahren. Erst mal gilt es reinzukommen in die verstopften Straßen, Durchkommen steht auf einem anderen Blatt. Doch Asien wäre nicht Asien, wenn nicht alles irgendwie ginge. Ohne nennenswerte Verluste stranden wir in einer der zahlreichen Herbergen, die mit Namen wie Butterfly, Tranquility oder Buddha Lodge um die Einker der Trekker aus aller Welt wetteifern. Pokhara ist voll davon. Kein Laden ohne Schlafsäcke, Rucksäcke und Energieriegel, denn von hier aus sind sie zum Greifen nah: Annapurna I, Dhaulagiri, Machhapuchare. Zwei Achtausender und der markante heilige Fischeschwanzberg. Schneebedeckt ragen sie in den tiefblauen Himmel und erklären den gesamten Alpenhauptkamm für Makulatur.

Auf dem Weg nach Beni, dem westlichsten Außenposten der Zivilisation, der noch per Straße erreichbar ist, kommen wir so dicht an sie heran, dass uns vor Nähe und Ehrfurcht fröstelt. Hier starten die Trekking-Touren ins Annapurna-Gebiet. Taxiunternehmen karren die Wanderwütigen von Pokhara herauf, bevor die Sherpa die Verantwortung und das Schleppen des Gepäcks übernehmen. Für 200 bis 300 Rupien am Tag begleiten sie ihre Kundschaft in einsame Höhen und verdienen damit gar nicht mal so schlecht. Ihr Bergführertalent kommt nicht von ungefähr: Im Osten Nepals, wo die Volksgruppe ursprünglich beheimatet ist, tragen die Sherpas schon seit Jahrhunderten jedes benötigte Gut in wochenlangen Märschen zu ihren 3300 bis 4600 Meter hoch gelegenen Dörfern. Oft mehr als das Anderthalbfache ihres Körpergewichts.

Straßen gibt es in diesem Land erst seit 50 Jahren. Derzeit umfasst das fahrbare Wegenetz 7550 Kilometer. Knapp die Hälfte davon ist asphaltiert. Zum Vergleich: Österreich und die Schweiz, gemeinsam in etwa so groß wie das hinduistische Königreich und ebenfalls von Bergen zugestellt, bringen stolze 280 000 Kilometer zusammen. Allerdings nicht einer davon so spannend wie die knapp 100 des Siddhartha Highway, der von Pokhara hinunter zur indischen Grenze führt. Den Namen hat er von Buddhas Geburtsstätte, ansonsten trägt er wenig transzendente Züge, sondern entpuppt sich als ziemlich ramponierte Piste, die uns den ganzen Tag beschäftigen wird. Anfangs noch wegen der berauschenden Einblicke in die Schluchten türkisfarbener Flüsse, dann wegen der abgründigen Verkehrsführung.





Die älteste Straße und die netteste Köchin. Der Kulekhani-Pass von Indien hinauf zur Hauptstadt Kathmandu ist der wichtigste Zugang zum Land und gerade mal 50 Jahre jung. Das kleine Restaurant gibt es seit Menschengedenken



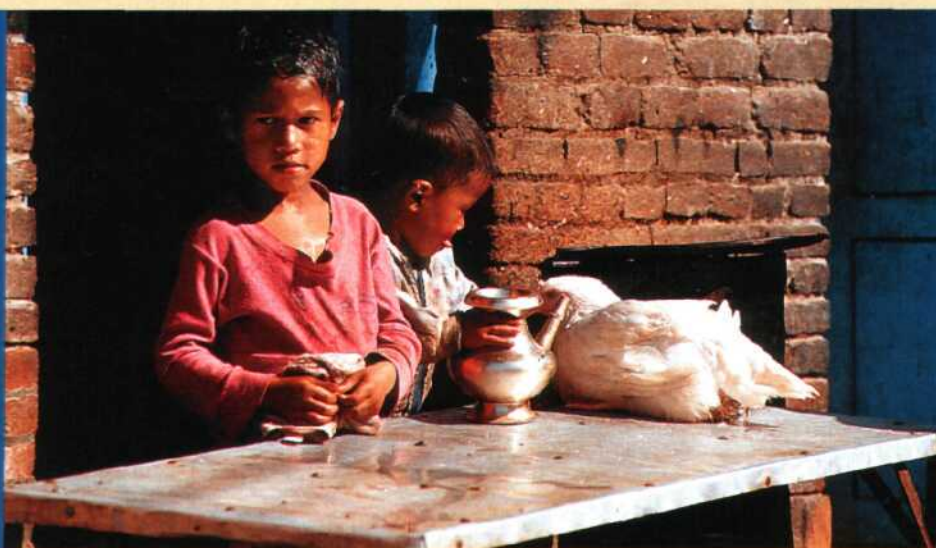
Gegenseitiger Respekt prägt den Umgang. In kaum einem anderen Land reisen Frauen leichter. Auch wenn sie auf 500er-Enfields nicht unbedingt zur Tagesordnung gehören. Hühner würden ihnen jedenfalls sofort verkauft

Irgendwo in einem winzig kleinen Nest das schlimmste Stück der Strecke: knietiefe, schlammige Rinnen. Au Backe. Doch die Classic Bikes fräsen durch, und die Dorfbelegschaft winkt, als käme die Paris-Dakar vorbei. Danach ist die Enduro in der Enfield nicht mehr zu stoppen. Pflügt stoisch über alles, was in die Quere kommt, hinweg, hinab in die tropische Hitze des Terai, die indische Grenze ist nur noch ein paar Kilometer entfernt. Politisch schwieriges Terrain, da aus den bettelarmen indischen Nachbarprovinzen nicht nur Einwanderer, sondern auch kriminelle Energien ins Land strömen. Dabei hat Nepal mit den Maoisten eigentlich genug zu tun. Seit dem Mord an der Königsfamilie, im Juni 2001, sind die kommunistischen Umstürzler mit zunehmender Brutalität zugange. Ihr Hass richtet sich vornehmlich gegen Polizeistationen – sie sprengen sie einfach in die Luft.

Bei Bardaghat geht plötzlich nichts mehr. Streikende Rikschafahrer blockieren die Straße, und es liegt eine Spannung in der Luft, die erahnen lässt, dass hier nicht um Tarife gefeilscht wird. Am Vortag sei bei einem Fest ein Mann ermordet worden, dringt zu uns durch. Wohl vor den Augen der geschmierten Polizei. Die Menge ist extrem aufgebracht. Unter Umständen würde geschossen. Genauso fühlt es sich auch an. Von der bislang überwältigenden nepalesischen Freundlichkeit ist hier null und nichts zu spüren. Dunkle Gesichter fixieren unsere Motorräder, dazwischen ein Reporter der örtlichen Zeitung mit der bohrenden Frage: „Sind Sie Christ?“ In einer Kneipe warten wir das Ende der Blockade ab. Zu Essen gibt's das unvermeidliche Dal-Bhat. Eine Kombination aus würziger Linsensuppe und Reis, auf Wunsch mit Spinat oder Fleisch garniert. 30 Rupien in der Luxusausführung, 15 ohne alles. Inklusive Nachschlag. Der wird im Vorbeigehen aus Plastikbechern serviert. Linsen im Grünen, Reis im Blauen, Hühnchen und Pickles sind aus. Gegen 14 Uhr ist die Demo vorbei. Wir nehmen Kurs auf den Royal Chitwan National Park.

Bei Tadi Bazar zweigt die Zufahrt ab, dann über den Brettersteg am Fluss und drüben in südwestlicher Richtung weiter. Nach Wegweisern sucht man in Nepal lange. Sie tauchen entweder unvermittelt oder gar nicht auf. Genau wie Elefanten. Du kannst ganz Südafrika nach ihnen absuchen, und mitten in Tadi stehen sie plötzlich neben dir, am ganz normalen Straßenverkehr teilnehmend. Zwischen Traktoren, Heuwagen und weiß Gott was für Vehikeln. Graue Kolosse, einen kleinen, barfüßigen Führer auf dem Rücken. Majestätisch. Kaum hörbar kommen sie daher, ihre grenzsteingroßen Stapfen nur mit leisem Tappen neben uns aufsetzend, ein Rascheln der faltigen Lederhaut, kleine, herüberpeilende Augen, der schwingende Rüssel, dem Kinder unbefangen ein paar Blätter hinstrecken.

Hinter Hetauda sind wir wieder in den Bergen. Kulekhani, der wichtigste Pass des Landes, der die Hauptstadt mit dem Rest der Welt verbindet. Ein Priester segnet uns, bevor wir hinaufschwinger, um uns aus knapp 2600 Metern nach Kathmandu hinunterzustürzen. Jetzt sind wir so weit, bereit fürs Gefecht auf der Ring Road. Diese lausige, völlige überlastete Piste, auf der sich ganz Nepal im Kreis zu drehen scheint. Fahrt mir einfach hinterher, hatte Peter gesagt, und wenn wir uns verlieren: Es gibt ein Leben nach der Road. Haltet euch Richtung Tibet, wir treffen uns in Tatopani.



INFOS

Auch wenn Nepal kein einfaches Reiseland ist – die Überwindung der Widrigkeiten lohnt. Es locken grandiose Achttausender und sympathische Menschen.

▼ ANREISE / DOKUMENTE / REISEZEIT

Ab rund 600 Euro fliegen Qatar und Thai International Airways sowie Royal Air Nepal Kathmandu direkt an. Lufthansa jettet bis Neu-Delhi, wo Royal Air für Anschluss sorgt. Bundesbürger mit gültigem Reisepass erhalten bei der Einreise für 30 beziehungsweise 50 Dollar ein Touristenvisum für 60 Tage. Die besten Zeiten für Motorradtouren liegen im Herbst nach dem Monsun von Ende Oktober bis Ende November sowie im klaren Frühjahr von Februar bis März.

▼ DIE STRECKE

Die beschriebene Strecke bietet sich als abwechslungsreiche Rundtour an, bei der man sowohl die höchsten anfahrbaren Punkte im Norden wie auch den tropischen Süden und die Nationalparks erfasst. Insgesamt sind die Straßenverbindungen rar und oft in schlechtem Zustand, entlegene Dörfer im Hochgebirge vielfach nur zu Fuß erreichbar. Schwierigkeiten macht die Orientierung, da genaue Karten und Wegweiser fehlen und mitunter nur noch Grenzsteine oder der Fahrzielausgang der Linienbusse weiterhelfen.

▼ DIE MOTORRÄDER

Die gemieteten Royal Enfield 500 sind anfangs durch ihre vertauschten Brems- und Schalterpedale sowie das umgedrehte Schaltschema (erster Gang oben, zweiter bis vierter unten) etwas gewöhnungsbedürftig. Wer flexibel genug ist, genießt dann aber einen optimalen



Partner für dieses Land und seine Strecken. Egal, ob Schlagloch-Asphalt, Schotterpässe oder Dirt Roads – die 24-PS-Enfields schlucken alles und bieten darüber hinaus den Vorteil, im Straßenbild deutlich weniger aufzufallen als eine moderne Reiseenduro. Und besonders schnell kann und sollte man in Nepal aufgrund der zahllosen Streckenwidrigkeiten sowie der bunten Mischung zwei- und vierbeiniger Verkehrsteilnehmer ohnehin nicht fahren.

▼ LITERATUR

Die besten „Nepal“-Führer kommen von Reise Know-How und Stefan Loose. Keine Route, kein Preis, keine Abfahrtszeit, die in diesen Spitzenwerken für je 22 Euro nicht enthalten wären. Die hierzulande erhältlichen Karten von Mayrs, Nelles und Int. Travel Maps in 1:500 000 bis 800 000 sind unterwegs nicht wirklich überzeugend, da viele Orte fehlen. Mit Glück finden sich in den Kartenläden von Kathmandu-Thamel bessere.

▼ SICHERHEIT UND INFOS

Nepal galt bisher als friedliches und sicheres Reiseziel. Aber infolge der Unruhen nach der Ermordung des Königs am 1. Juni 2001 und den vermehrten Anschlägen maoistischer

Rebellen ist die Lage im Land derzeit angespannt. Auf Reisende hat dies in der Regel keinen Einfluss, sicherheitshalber sollte aber vor der Tour die Situation beobachtet werden. Infos bei der Nepalesischen Botschaft in Berlin, Telefon 030/34 35 99 20, dem Auswärtigen Amt unter www.auswaertiges-amt.de oder dem ACTION TEAM (siehe Kasten).

▼ ORGANISIERT REISEN?

Ganz klar – wer keine Erfahrung mit Motorradreisen in Asien hat, findet den sichersten Einstieg mit Hilfe einer organisierten Tour. Denn in Nepal spielt sich Motorradfahren am oberen Ende fahrerischer Fertigkeit ab. Straßen, Verkehrsverhalten, Orientierung, Linksverkehr, Vorfahrtsregelungen, Mitspieler – alles ist anders. Kommt dann noch ein ungewohntes Motorrad hinzu, steigt der Stresspegel schnell in höchste Regionen. Wer sich jedoch mit Asien bereits auskennt, dem sei dieses Land wärmstens empfohlen, denn die freundliche Bevölkerung hilft, viele Situationen zu meistern.

MOTORRAD action team

Wer die beschriebene Route mit Gleichgesinnten fahren möchte, melde sich beim MOTORRAD ACTION TEAM. Dort starten zwischen 24. 2. und 26. 3. 2003 sowie vom 20. 10. bis zum 19. 11. 2003 insgesamt vier 17-tägige Enfield-Touren in den Himalaya. Kosten inklusive Flug und Mietmotorrad ab 3100 Euro. Näheres unter Telefon 0711/182-1977 oder www.motorradonline.de.



Zeitaufwand: zwei Wochen
Streckenlänge: zirka 1400 Kilometer