

# Hoch hinaus

**4000 Kilometer durch Tibet nach Nepal – mit der abenteuerlichen Tour erfüllten sich Susanne und Thomas Goertz einen Traum und scheuchten ihre beiden betagten Hondas auf das Dach der Welt**

Text und Fotos: S. Goertz, Fotos: T. Goertz



**W**ir können nicht zurück, dazu reicht unser Benzin-vorrat nicht. Der Weg vor uns ist versperrt, denn der einsame Militärposten lässt uns ohne den erforderlichen Passierschein nicht durch. Mir geht es zunehmend schlechter, das Herz schlägt bis zum Halse, ich bekomme kaum noch Luft, und der Kopfschmerz will den Helm sprengen. Was sollen wir nun tun, auf auf einem tibetischen Pass in 5200 m Höhe, die Temperatur gerade über der Frostgrenze?

Fünf Tage zuvor hat unser Himalaja-Abenteuer begonnen. Wir folgen der Seidenstraße durch ein gewaltiges Tal, das Kirgistan mit China verbindet und seit Urzeiten als Handelsstraße genutzt wird. Genauer gesagt, sind wir auf unseren 24 Jahre alten Maschinen auf dem Weg



von At Bashy nach Kashgar. At Bashy ist das letzte Nest mit ein paar schrulligen Läden und einer Tankstelle vor der 190 km entfernten kirgisisch-chinesischen Grenze. Wir tanken voll, denn die nächste Möglichkeit dazu wird es erst wieder in Kashgar geben, 360 km entfernt.

Dem Tal in seiner endlosen und einsamen Weite folgend sind wir auf der Suche nach unserer »Reisegruppe auf Zeit«, die wir übers Internet gefunden haben und mit der wir uns die unverschämten Kosten für den aufgezwungenen Guide und die Menge an Permissions für China und Tibet teilen werden. Als Treffpunkt unmittelbar vor der Einreise haben wir die alte Karawanserei Tash Rabat ausgesucht, 140 km vor der Grenze und abgeschieden in einem malerischen Seitental gelegen. Die Wellblechpiste dorthin ist nervig, richtig Fahrt aufzunehmen fällt uns wegen der Schlaglochdichte und der herumliegenden Steine schwer. Einem lauten Knall vor den Motorschutz der Transalp folgt ein beunruhigendes Schleifgeräusch – es hat die Kette erwischt! Lose hängt sie auf der Hinterradnabe, und wir hoffen inständig, dass sie nicht gerissen ist, 18 Stunden vor unserem festen Einreisetermin und noch so weit von der Grenzstation entfernt!

Zum Glück ist die Kette durch den Steinschlag lediglich abgesprungen und hat keinen Schaden genommen. So können wir wenig später die Allradwagen unserer Mitreisenden für die nächsten Tage vor der Karawanserei ausfindig machen.

Die letzte Nacht in Kirgistan verbringen wir gemeinsam am einsamen See Satyr Kul gleich am Torugart-Pass in 3800 m Höhe. Am Morgen sind Zelt und Motorräder eisbedeckt.

Laut Auskunft unseres Guides für China sollen wir uns um 8 Uhr am Posten einfinden, leider wird von 8 bis 9 Uhr Frühstückspause gemacht, und zwar von der gesamten Grenzer-Belegschaft. Pünktlich um viertel nach 9 erfolgt die erste Amtshandlung: Von den beiden Autoinhabern werden jeweils 50 Dollar verlangt, wegen »Gütertransports«. Es dauert amüsante 30



*Straßenbaukunst auf dem Weg von Yecheng nach Mazar in Westchina und tibetischer Pilger am Kloster Chiu (o.). Ein Zahnarztbesuch in Kashgar ist eine öffentliche Angelegenheit, der Patient sitzt in der Auslage. Von Pilgern hinterlassene Manisteine und Tierschädel mit Gebetsformeln und heiligen Texten. Die uigurische Küche in Westchina ist nicht jedermanns Sache (v. l. n. r.).*

Minuten und einige eindringliche Telefongespräche mit Vorgesetzten, bis die Sache geklärt ist und es KEINE 50 Dollar von NIEMANDEM gibt. Wir bekommen die Ausreisestempel.

Am höchsten Punkt des Passes kündigt nach einigen Kilometern ein schmiedeeisernes Tor mit zwei Löwenbildnissen von der chinesischen Grenze. Das Tor ist mit Ketten verschlossen, von dazugehörigen Grenzern gibt es keine Spur. Nach einigem Warten lässt einer unserer Mitreisenden das Horn seines Lkw erklingen, und sogleich plumpst ein noch schlafender vielleicht 16-jähriger Grenzbeamter aus der Wachbude, reichlich erschrocken. Wir erfahren, dass unser Guide nicht wie versprochen an der Grenze auf uns wartet und uns der Grenzübertritt damit verwehrt bleibt. Mittlerweile ist Mittagszeit, und wir packen die Kocher aus. Die freundlichen Beamten schenken uns eine Wassermelone zur Vervollständigung des Mahls. Irgendwann am Nachmittag erscheint unser Guide Ramon, und wir dürfen das Tor passieren. Die administrative Grenzstation der Chinesen liegt noch 100 km weiter südlich, und bald darauf rollen wir in Kashgar ein. Am nächsten Morgen müssen wir unsere Motorräder 40 km entfernt bei einer Art TÜV vorführen, einen Tag später sollen wir dann unsere Nummernschilder und die Führerscheine bekommen. Die zwei Tage Aufenthalt in Kashgar nutzen wir, um die Uiguren-Stadt mit ihrem lebhaften Viehmarkt ein wenig zu erkunden.

Kashgar liegt in einer riesigen Oase, die bereits nach einigen Kilometern der Westflanke der Taklamakan weicht. Steppe und Dünen bestimmen nun die Landschaft. Wir kommen gut voran, bis eine Straßensperre in Sicht kommt. 50 m vor uns liegt ein Toter auf der Straße, überfahren von einem der rasenden Autofahrer, dessen Wagen auf einem Brückengeländer aufgespießt ist. Mit Gänschhaut unter der Motorradjacke umfahren wir die Unfallstelle querfeldein.

In Yecheng schlagen wir die Südroute ein, die nach Tibet führt. Der erste 5000er-Pass lässt nicht lange auf sich warten. Atemberaubende Abgründe von gut 700 Metern Tiefe tun sich gleich neben der ungesicherten, schmalen Bergpiste auf. Auf der Passhöhe stecken wir nicht nur mit den Köpfen in den Wolken, wir sehen die Hand vor Augen nicht. Schlaglöcher, die vor unserem Vorderrad auftauchen, bemerken wir erst beim Durchbohren. Zudem macht uns die ungewohnte Höhe ordentlich zu schaffen, Mopeds und wir pfeifen aus dem letzten Loch. Irgendwann geht es wieder abwärts, das Wetter bessert



*Oben: Eine Rikscha wie aus Tausendundeiner Nacht. Hinter den Bergketten liegt das versunkene Königreich Guge. Götterstatue in Bhaktapur. Tibetischer Energy-Drink, die Geheimwaffe der Bergposten gegen Höhenkrankheit.*

*Rechts: Gebetsmühlen vor der Kulisse des Himalaja-Hauptkamms. In Lhasa genießen wir unser erstes feudales Menü nach Tagen des Hungers. Tor auf dem Weg zum Himalaja-Basecamp.*



sich, und wir treffen unsere Reisegefährten am nächsten Militärkontrollposten. An den zahlreiche Posten vollzieht sich immer das gleiche Spiel: Der Guide verschwindet mit unseren Passierscheinen im Häuschen, um nach fünf oder auch mal 25 Minuten für unsere Weiterfahrt zu sorgen, mit mehr oder weniger Palaver.

Die 3400 km lange Überlandstraße nach Lhasa befindet sich im Bau, so dass wir oft rechts oder links der Trasse durch Schlamm und Flüsse fahren oder mitten durch die Baustelle eiern müssen, im Wettstreit mit den emsig werkelnden Baustellenfahrzeugen, die uns gegenüber absolut gleichgültig sind. An einer solchen Baustelle bleibe ich mit der Transalp in einem Sandhaufen stecken, der Motor verreckt, und ein Bagger mit seiner riesigen Schaufel hält unvermindert auf mich zu, um kaum 20 cm vor meinem Stiefel zum Stehen zu kommen. Danach brauche ich eine Weile, bis meine Knie nicht mehr zittern und wir unseren Weg fortsetzen können.

Da täglich Pässe von bis zu 5400 m Höhe zu bewältigen sind, suchen wir uns stets tiefer gelegene Schlafplätze, um der Höhenkrankheit vorzubeugen. So auch eines Nachmittags, an dem wir nahe einem Dorf auf 4200 m Höhe campen und nicht weiterfahren wollen, da es einem Mitreisenden nicht gut geht. Nach Auskunft unseres Guides wären es bis zum nächsten »tiefen« Ort noch drei Pässe und 160 km, die unser angeschlagener Mitreisender heute nicht mehr zurücklegen sollte. Das Wetter ist wunderbar, es ist noch sechs Stunden lang hell, die Strecke ist gut asphaltiert, und Thomas und ich beschließen spontan, zum vom Guide erwähnten Ort zum Schlafen zu fahren, um dort am nächsten Tag auf die Gruppe zu warten.

Dem ersten 5200 m hohen Pass folgt ein weiterer, dazwischen geht es kaum unter 5000 m herunter, und es dauert nicht lange, da haben wir bereits 200 km auf dem Tacho und keinen Meter an Höhe verloren. Die Information war schlichtweg falsch!

## Die Nacht auf dem Pass wird der blanke Horror. Die Höhenkrankheit hat uns erwischt!

Zu unserem Verdruss hindert uns auch noch eine Straßensperre an der Weiterfahrt: Wir stehen vor dem eingangs erwähnten Militärposten, bestehend aus vier Zelten in der einsamen Bergwelt, von dem wir nichts wussten und der uns ohne Passierscheine nicht weiterfahren lassen will! Wir sollen umkehren und mit den Passierscheinen wiederkommen.

Zurück können wir nicht, dafür reicht das Benzin nicht. Wir müssen hier oben übernachten. Mir macht die Höhe jetzt zunehmend zu schaffen. Auf Thomas' Frage, wo wir unser Zelt aufstellen dürfen, damit

ich mich hinlegen kann, weist ein Polizist uns in ein leeres Armeezelt, das mit drei großen Betten ausgestattet ist, auf denen wir unser Schlafzeug ausbreiten können. Im winzigen Passkontrollzelt nebenan geht es wenig später hoch her: Drei Militärs, drei Polizisten, eine chinesische englischsprachige Tramperin mit ihrem Freund, die offiziell für diese Nacht als Übersetzerin rekrutiert wird, und wir beide scharen uns um den warmen Bollerofen, wir unterhalten uns, und nach einer Weile wird auf dem Ofen leckeres Essen für alle serviert. In der Ecke klimpert ein Fernseher in einer Art Technik- und Unterhaltungselektronik-Koffer, gespeist von Solarpanels. Mir geht es dennoch nicht gut, Thomas merkt die schwindelerregende Höhe auch bereits, und uns werden Medikamente und eine Art tibetischer Red Bull gereicht.

Die unfreiwillige Nacht auf 5200 m wird der blanke Horror. Die Kopfschmerzen werden unerträglich, Schwindel und Übelkeit plagen uns. An Schlaf ist nicht zu den-

ken, die Höhenkrankheit hat uns erwischt. In der Nacht beginnt es zu schneien.

Am Morgen geht es Thomas besser, mir dagegen zunächst nicht. Ich bekomme auf meinem Lager Sauerstoff gereicht und heißen Yak-Buttertee zu trinken, werfe zwei Aspirin hinterher – und bin nach zwei Stunden halbwegs wiederhergestellt. Gegen zwölf Uhr erscheint unsere Gruppe mitsamt Passierscheinen. Ich will so schnell wie möglich runter, und trotz Matschpasagen und Flussdurchfahrten geht es uns mit jedem Meter, den wir tiefer rollen, besser. Und Tibet breitet sich in seiner ganzen Gewaltigkeit und einsamen Stille vor uns aus.

Mit der Zeit die Tage verlieren sich die Beschwerden der Höhenkrankheit. Dafür plagt uns oft der Hunger. Weil unsere Motorräder nur wenig Vorratshaltung erlauben, leben wir von der Hand in den Mund. Wir nehmen, was wir kriegen können und was in unseren Augen halbwegs essbar erscheint. Oft genug sind

das ungewürzte Nudelsuppen, Buttertee, trockenes Brot und Reissuppe, die wirklich nur aus Wasser und Reis besteht. Die kleinen Lebensmittelläden beeindrucken zwar durch ihr vielfältiges Angebot an chinesischen Fertig-Trockennudelgerichten und hunderten Sorten von Keksen, eingeschweißten Hühnerfüßen und undefinierbaren, knochentrockenen Gewächsen, Nahrhaftes nach unseren Vorstellungen findet sich aber höchstens auf den raren Märkten. Die Benzinversorgung (meist 93 Oktan) bedarf bei unserer Reichweite von rund 380 km ebenso einiger Voraussicht und klappt am besten, wenn man weiß, wie die tibetischen Sprit-Fässer aussehen. Der Treibstoff ist nicht gerade billig für den Lebensstandard hier, ungefähr 1,05 Euro muss man pro Liter hinblättern.

Eines Tages händigt uns der Guide unsere Permits aus, und mit dem Versprechen, keine militärischen Anlagen zu fotografieren, passieren wir nun problemlos allein jede Kontrollstelle. Die Polizisten winken uns durch und wünschen »good luck«.

Auf der Strecke Richtung Rutog müssen wir mitten durch mehrere Militärmanöver kurven. Panzer, Granatwerfer, Scharfschützen in ihren Gräben und ganze Regimenter sind eindrucksvoll und lautstark auf der riesigen Hochebene im Einsatz, um zu marschieren, zu schießen und Truppen zu verschieben. Wohl fühlen tun wir uns nicht in dem kämpferischen Getümmel, aber auch das gehört zu Tibet, auch wenn es nicht so recht in unsere Vorstellung passen mag.

Wir wollen die abgelegene alte Königsstadt Guge besuchen, im 11. Jhd. gegründet und nach der Übernahme durch den König von Ladakh 1630 verlassen. Erst 1930 wurde die Stadt durch westliche Archäologen wiederentdeckt. Die exponierte Lage auf einem hohen Felsen in einem abgeschiedenen Tal auf 3700 Metern Höhe erlaubte in den guten Zeiten die Kontrolle des Indienhandels über den einzigen Grenzpass weit und breit. Das muss sehr einträglich gewesen sein, erreichte das Königreich doch eine Ausdehnung bis nach Zaskar und Spiti im heutigen Indien. Heute bleibt demjenigen, der sich bis hierher vorarbeitet, der einzigartige Eindruck der alten Königsstadt mit ihrem kleinen Sommerpalast auf der höchsten Felsspitze.

Eine gute Tagesreise von Guge entfernt erwartet uns der für Hindus und Buddhisten gleichermaßen heiligste aller Berge, der Kailash, und der nicht weniger heilige See Manasarovar in seiner Nähe, an dessen Ufer wir für zwei Nächte unser Zelt aufschlagen. Einfach magisch: die Lage gleich unterhalb des uralten Klosters Chiu, das



**Oben: Straßenszene in Saga. Schon der Forscher Sven Hedin passierte diesen Ort auf seinen Reisen. Camp am See Manasarovar. Detail am Potala-Palast in Lhasa – vier Meter vergoldete Pracht. China-Snack: Hühnerfüße, kalt und warm zu genießen.**

**Rechts: Millionen von Gebetsfahnen wehen im heiligen Gebiet des Mount Everest. Auf 5200 m Höhe erleben wir im Militärcamp ein weißes Erwachen. Das über 1000 Jahre alte Thoding-Kloster in Zanda, dem ehemaligen Königreich Guge.**



von tausenden Gebetsfahnen umspinnen ist, im Süden die gewaltigen schneegekrönten Gipfel des Himalaja, im Norden die des Transhimalaja. Viele Mönche und Pilger aus Indien und Tibet erklimmen den Felsen zum immer noch bewirtschafteten Kloster, um zu beten. Und beäugen und befragen uns genauso neugierig wie wir sie.

Am Morgen des dritten Tages am »Unbesiegbaren Türkis-See« ziehen um den 7900 m hohen Gipfel des Gurla Mandhan gewaltige Gewitterwolken auf. Dumm, dass die Transalp immer noch Batterieprobleme hat, so muss Thomas mich mal wieder anschleppen, und wir schaffen es so gerade eben, unseren Kram trocken aufzuladen. In Lhatse bekommt die Alp dann endlich eine neue Batterie. Thomas ergattert einen 7-Ah-Akku, das ist weniger, als die originale hat, aber die Maschine springt an und läuft. Das zu kleine Format gleichen wir mit Papp-Unterfütterungen im Batteriefach aus. Die Benzinbeschaffung in der mittelgroßen Stadt erweist sich nicht zum ersten Mal

als bemerkenswert. An einer staatlichen Pumpe weigern sich die Tankwarte mit dem Ausruf »Police, Police!«, uns mit Sprit zu versorgen. Nach Thomas' Insistieren bietet man uns immerhin ein kleines Teekesselchen an, mit dem wir achtmal zum Straßenrand und wieder zur Pumpe laufen sollen, bis die 24-l-Tanks voll sind!

Nach 3000 Kilometern erreichen wir Shigatse, das bis zur Mitte des 17. Jhd. die Hauptstadt Tibets war. Im wundervoll an einem Hang gelegenen riesigen Klosterbezirk Trashilhünpo befindet sich seit fast 600 Jahren der Sitz des Penchen Lama, einer der wichtigsten Autoritäten im tibetischen Buddhismus. Aber wie in vielen größeren Städten Tibets ist auch in Shigatse der chinesische Einfluss unverkennbar, vor allem in der Peripherie sind liebevolle Plattenbauten zu finden. Genauso wie auffallend viele Polizeiposten. Dafür profitieren wir von der Straßenbaukunst der Chinesen, ohne die eine Durchquerung Tibets in vier Wochen wohl nicht möglich wäre ...

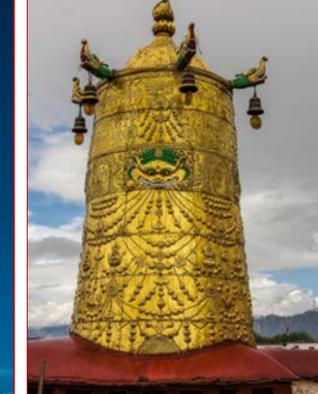
## Der Tankwart will uns nicht bedienen. Wir sollen die Bikes mit einem Teekesselchen selbst befüllen!

Zwei Tage später parken wir die Motorräder am Fuße des gewaltigen Potala-Palastes in Lhasa, was für ein Anblick! Und wieder ein markanter Punkt, an dem wir denken: »So weit geschafft mit unseren alten Mopeds!« Die nächsten Tage verbringen die Hondas im Garten unseres Hotels, wir bummeln durch die lebendige Altstadt Lhasas und frönen ausgiebig der indischen Küche, die hier neben der chinesischen schon überall zu bekommen ist. Der ständige Hunger hat eindeutig ein Ende! Und natürlich machen wir ein Kulturprogramm, daran führt hier wirklich kein Weg vorbei.

Der Potala-Palast besticht durch seine Architektur, seine Ausmaße und die einzigartig exponierte Lage auf einem weithin sichtbaren Fels mitten in der Stadt. Der Sitz des ins Exil gezwungenen Dalai Lama ist in einigen Teilen zu besichtigen, besonders beeindruckt uns sein kleines Schlafzimmer und das Lesezimmer, in dem es scheint, als wäre der Dalai Lama nur eben hinausgegangen. Sogar ein Päckchen »Walker's Shortbread« auf seinem Lesepult scheint auf seine Rückkehr zu warten.

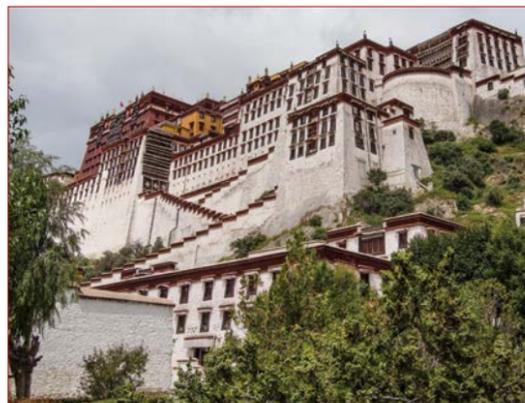
Neben dem Potala-Palast begeistert uns besonders das Hauptkloster der Buddhisten, der Jokhang-Tempel mitten in der Altstadt mit seiner unfassbar prächtigen Ausstattung und der in allen Ecken spürbaren Spiritualität. Er war der erste Tempel in Lhasa, gegründet wie der Potala-Palast von König Srongtsen Gampo um das Jahr 625. Leider ist es untersagt, im Inneren Fotos von den prächtigen Stupas, Buddha-Statuen und uralten Wandmalereien zu machen.

Welch atemberaubende Fahrt erwartet uns, als wir den »Friendship Highway«, die uralte schmale Verbindungsstraße zwischen Tibet und Nepal mitten durch das Himalaja-Massiv bewältigen. Die letzten beiden Pässe über 5000 m stehen an, der Himmel ist wolkenlos, und mit einem Mal erhebt er sich vor uns: der heilige Berg Qomolungma, der Mount Everest. Blendend hell ragt sein Gipfel in den stahlblauen Himmel. Wie makellose schneeweiße Perlen an einer Kette erscheinen die vielen 7000er und 8000er, auf die wir genau zuhalten, um den einzigen Durchstieg innerhalb vieler hundert Kilometer nach Süden zu befahren. Der Friendship Highway verläuft, kaum dass wir das tibetische Hochland verlassen haben, in großer Höhe am Bergrand einer bestimmt 1500 m tiefen Schlucht entlang. Ein Blick in die Tiefe lässt uns noch näher an der Felswand entlangrollen. Wir haben die Südflanke des Himalaja erreicht, Nepal ist in greifbarer Nähe! Gleich hinter Zhangmu, einem





**Oben:** Die wenigen tibetischen Hauptstraßen sind perfekt ausgebaut – und teilweise sogar gut beschildert. Mönche im Trend der Zeit auf dem Weg zum Jokhang-Tempel in Lhasa. **Rechts:** Der Potala-Palast, ehemaliger Sitz des Dalai Lama, und mittelalterliches Gassengewirr in Lhasa.



Städtchen, das wie ein Schwalbennest hoch oben am Hang über der engen Schlucht klebt, verläuft die Grenze. Zu meinem Unbehagen erfahren wir, dass gleich dahinter Schluss sein soll mit festem Untergrund und annähernd Leitplankenähnlichem und dass die Weiterführung des »Highways« auf nepalesischer Seite die gefährlichste Strecke des Landes sei.

An der chinesisch-nepalesischen Grenze wird es dann schlimmer als erwartet. Ein letztes Mal dürfen wir von Kontrollwahn und Unflexibilität der chinesischen Bürokratie kosten, als wir am Morgen die erste Kontrollstelle passieren. Vor dem Schlagbaum geht es zu wie in einem Bienenstock,

und nichts ist auch nur annähernd geregelt: Ein schmutziger Shop reiht sich an den anderen, ein Blick in die verdreckten »Restaurants« reicht aus, unser Verdauungssystem den schlimmsten Ahnungen auszusetzen, Lastwagen mit Riesenhallen an Ladung werden von herumwuselnden Trägerinnen entladen, die Ladung neben oder gleich auf der engen Straße gestapelt. Der stinkende Müllberg mitten auf der Fahrbahn bleibt aber der höchste Stapel von allen. Beinahe sieben Stunden müssen wir wegen einer unglaublich wichtigen »Freigabe« aus Lhasa an der Station verbringen. Kurz vor 17 Uhr naht im Laufschritt unser Guide. Wird auch langsam

Zeit, denn die Nepali drüben machen die Grenze um 18 Uhr dicht! Wir schwingen uns auf die Maschinen und wollen endlich über die Friendship Bridge rollen, auf deren Mitte der ersehnte Grenzstreifen zu Nepal verläuft.

Denkste – die chinesischen Beamten zetern herum: »Maschinen aus! Schieben!« Wie bitte? Ich steige ab und bedeute, dass ich genau an dieser Stelle die Nacht verbringen werde, wenn ich nicht fahren darf. Woraufhin ein Grenzer hinten schiebt, genau bis beide Räder auf der mächtigen Talbrücke über den Streifen gerollt sind. Dort dürfen dann die Motoren angeworfen werden. Die Nepali stellen uns ruckzuck

zwei Visa aus, und wir durchqueren Kodari auf der einzigen Piste durch die enge Schlucht, dem Friendship oder Araniko Highway.

Der »Highway« hat meist eine Breite von drei, manchmal auch fünf Metern, führt am Bergrand hoch über dem Fluss vorbei und ist auf den nächsten 30 Kilometern eine Schlamm- und Geröllpiste mit mehr oder weniger dicken Steinen, unfreiwillig integrierten Wasserläufen und Gefällen. Kurz: eine der schönsten Straßen überhaupt.

Bhaktapur, das wir spät abends erreichen, ist ein Traum. Ein beschauliches Sammelsurium aus Reisterrassen, Räucherstäbchenduft, Currygerichten und absolut authentischem indischen Ambiente. Inklusive uralter Stadtanlage aus Ziegeln und Schnitzereimeisterwerken, belebten Tempeln, freundlichen Menschen und Aussteiger-Cafés. Bhaktapur ist eine der drei alten Königsstädte Nepals, gelegen im Kathmandutal. Wir fühlen uns wie im siebten Himmel!

Das nahe Kathmandu ist da schon eine ganz andere Nummer. Wir sammeln erste Eindrücke, als wir per Motorrad auf der Suche nach einem Postamt sind: ein Verkehrsaufkommen, das kurz vor dem Kollabieren steht, drückende Schwüle, Dieselabgase und Linksverkehr. Besonderer Anziehungspunkt der Stadt ist der Durbar Square, der zentrale Tempelplatz in Kathmandu. Hier dürfen Zweiradfahrer sogar parken. Im Tempelbezirk findet sich auch der Kumari Bahal, der kleine Palast der lebenden Göttin Kumari, die eine Inkarnation der Göttin Taleju manifestiert. Die jetzige Kumari ist gerade einmal zehn Jahre alt, und als wir uns im winzigen Hof des Bahal aufhalten, erscheint sie für einige Sekunden am Fenster. Sie lebt seit dem Kleinkindalter im Palast, ohne am Leben draußen teilnehmen zu dürfen, und das bis zum Eintritt ins Teenie-Alter. Dann wird sie in die Welt draußen »entlassen«, und aus einer Kiste der Newar wird eine neue Kumari erwählt. Als wir schließlich durch die engen Altstadtgassen der weit in den Talkessel wuchernden Stadt kurven, entdecken wir aber auch winzige Werkstätten und urige Läden, schöne Cafés und unzählige Guesthouses aller Kategorien. Welch ein Kontrast zu den schier endlosen Weiten des rauen Tibet, seiner in sich gekehrten und oft durch ein entbehrungsreiches Leben gezeichneten Bevölkerung! Und was für eine Ungezwungenheit im Gegensatz zum chinesischen Kontroll- und Überwachungswahn! Beides kennen gelernt zu haben ist eine wunderbare und unvergessliche Erfahrung für uns.

**Allgemeines:** Das zurzeit China unterstellte Autonome Gebiet Tibet mit der Hauptstadt Lhasa ist ein ausgedehntes Hochland mit einer durchschnittlichen Höhe von 4500 m ü. NN. Das Klima ist trocken und wüstenhaft. Die Temperaturunterschiede zwischen dem Norden mit im Schnitt 0 Grad Celsius und dem wärmeren Süden sind beträchtlich. Nicht zu unterschätzen ist die Gefahr der Höhenkrankheit. Vor der Reise sollte man sich unbedingt über Symptome und Gegenmaßnahmen informieren. In Nepals Tälern ist bereits der starke Einfluss des indischen Subkontinents mit feuchtwarmem Klima zu spüren.

**Einreise:** Für China ist ein in Deutschland zu beantragendes Visum für 30 Euro zwingend erforderlich. Individualreisenden ist die Inanspruchnahme einer staatlich genehmigten chinesischen Agentur vorgeschrieben, die sich um die Reisepapiere und die Sondergenehmigung für Tibet kümmert und einen Guide stellt, der den Reisenden – theoretisch – bis zur Ausreise begleiten muss. Ein Carnet de Passage ist für China im Gegensatz zur Einreise nach Nepal nicht nötig. An der Grenze Nepals wird für derzeit ab 25 USD ein Visum mit der Gültigkeit von wahlweise 15, 30 oder 90 Tagen ausgestellt. Es kann auch vorab in Deutschland beantragt werden.

**Motorrad fahren:** China verfügt über ein perfekt ausgebautes Hauptstraßennetz, aber auch Schotterfans kommen auf ihre Kosten, das Gebiet Tibets ist riesig und größtenteils unerschlossen. Große Tanks sind von Vorteil, es können auch einmal 350 km zwischen zwei Tankmöglichkeiten liegen. An den großen chinesischen Tankstellen gibt es 95-Oktan-Benzin. Allerdings sind die Tankwarte vor allem in größeren Städten angehalten, keine Motorräder zu betanken. Auf dem Land kann man bei Privatleuten Benzin aus Fässern erhalten, wenn auch von zweifelhafter Qualität und um die 80 Oktan. Nepals Tankstellennetz dagegen ist dicht, das Benzin von guter Qualität. Es herrscht Linksverkehr.

**Übernachten:** In Tibet ist Campen grundsätzlich erlaubt, Schwierigkeiten bekommt, wer sein Zelt in der Nähe von militärischen Anlagen oder Ansiedlungen aufschlägt. Feste



Unterkünfte findet man in kleineren Städten entlang der Hauptstraße, der Standard ist niedrig. In Städten wie Kashgar, Shigatse oder Lhasa gibt es auch Hotels mit recht gutem Standard. Nepal hat einige Campingplätze zu bieten, so bei Kathmandu, im Annapurna-Gebiet und in Pokhara. Auf dem Land findet man vereinzelt Homestays, in Kathmandu und Bhaktapur stehen unzählige Guesthouses und Hotels aller Preisklassen zur Verfügung.

**Orientierung:** Reise-Know-How »Tibet« (1 : 1.500.000) mit Lhasa-Valley (1 : 50.000), World Mapping Project, 8,90 Euro. Reise-Know-How »China West« (1 : 2.700.000), 8,90 Euro. Beide reißfest und leicht.

»Nepal Himalaya«, terraQuest, 15,90 Euro, mit Übersichtskarte, Trekkingkarte und Detailkarten der großen Städte.

### TF-Leser-Reportagen

Wenn Sie Ihre Erlebnisse auf dem Motorrad im TOURENFAHRER schildern möchten, dann reichen Sie doch Ihre Bildauswahl (Dia oder digital, mind. 4 MB) sowie das Manuskript bei uns ein. So kann Ihre Reise auch auf dem Papier zu einer bleibenden Erinnerung werden.

**TOURENFAHRER**  
Eifelring 28, 53879 Euskirchen  
oder [tourenfahrer@nitschke-verlag.de](mailto:tourenfahrer@nitschke-verlag.de)