

Leben Himalaja-Abenteuer Ladakh

ZWISCHEN

HIMMEL UND ERDE

Auf den Straßen im Himalaja kommt man dem Himmel besonders nahe. Doch in der kargen Einsamkeit der gewaltigen Bergwüsten von Ladakh im Norden Indiens wird man schnell wieder geerdet. Eine Motorradtour im Grenzbereich von Mensch und Maschine. Text und Fotos von Jörg Lohse



Leben auf der Straße. Auch die Lkw-Fahrer aus Kaschmir kämpfen sich in rauchenden Tatas über die höchsten Pässe der Welt (links). Ganze Familien aus Bihar müssen dafür sorgen, dass Straßenschäden geflickt werden (oben). Prägt seit Jahrhunderten das Leben der Ladakhis: Ackerbau auf 3500 Metern, buddhistische Frömmigkeit (rechte Seite)



IM SATTEL SCHMECKT
DIE LUFT
WIEDER ETWAS DICKER

Himalaja-Abenteurer Ladakh

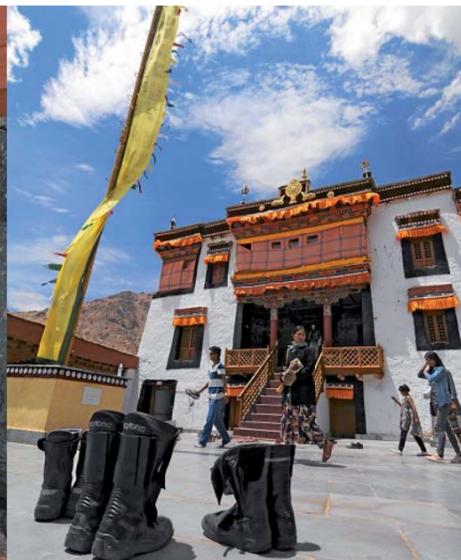
Wenn Leh in der Dunkelheit versinkt, kommen sie aus ihren Löchern gekrochen und rauben den Schlaf. Es müssen Hunderte, wenn nicht sogar Tausende Straßenhunde sein, die Nacht für Nacht in der Hauptstadt der indischen Region Ladakh den Ton angeben. Erst wenn der Muezzin die moslemische Minderheit mitten in der Nacht über Lautsprecher zum Gebet ruft, weicht auch das Jaulen, Kläffen und Winseln für einen Moment andächtiger Stille. Wer es noch schafft, stößt schnell ein Dankgebet an Aurangzeb aus. Der indische Mogul hatte nämlich im 17. Jahrhundert den Bau einer Moschee in dieser eigentlich buddhistisch geprägten Region befohlen. Und endlich fällt man in den erholsamen Schlaf.

Der ist unverzichtbar, denn am nächsten Morgen ist volle Konzentration angesagt, um unbeschadet dem städtischen Trubel zu entkommen. Leh hat offiziell zwar keine 30 000 Einwohner, doch in den Sommermonaten scheinen Touristenscharen die Bevölkerungszahl mindestens verdoppelt zu haben. Und um diese wertvolle Kundschaft rangeln sich alle: rücksichtslose Taxi- und Minibus-Fahrer, aufdringliche Souvenirhändler aus Kaschmir, freundlich lächelnde Gastwirte. Dazwischen schieben sich frei laufende Kühe, dunkel rauchende Tata-Laster und wild hupende Autofahrer durch die Straßen. Und wer als Kontinental-Europäer erst vor Kurzem in Leh angekommen ist, kämpft noch dazu mit der dünnen Luft auf 3500 Metern und den Nebenwirkungen des Aspirins, welches das Höhenkopfweg etwas mildern soll. Nur die Hunde stören nicht – die liegen jetzt erschöpft in schattigen Ecken.

Das tiefe Bollern der Royal Enfield schafft es, diesem Chaos eine beruhigende Taktfrequenz zu verleihen. Der Einzylinder wummert souverän durch das bunte Gassengewirr. Die Strapazen der Nacht sind vergessen, und auch die Luft schmeckt im Sattel der 500er wieder etwas dicker. Am Stadtrand von Leh ziehen riesengroße Militäranlagen vorbei. In seinem nördlichsten Bundesstaat Jammu und Kaschmir muss sich Indien wappnen: Einige Gebiete im Norden sind seit 1962 von China besetzt. Im Westen der geteilten Region Kaschmir schwelt noch immer der Konflikt mit dem Nachbarn Pakistan, von wo aus separatistische Bestrebungen gewaltbereiter Kaschmiris unterstützt werden. Terroraktionen gehören immer wieder zum Alltag. Rund 30 000 Soldaten sollen deshalb in den zahlreichen Militärcamps und Kasernen dieser Region stationiert sein.

Auf dem Wegweiser des National-Highway NH-1D ist Srinagar, die Hauptstadt von Kaschmir, noch beruhigende 400 Kilometer entfernt. Genug räumliche Distanz also, um die Bergwelt Ladakhs gefahrlos in sich aufzusaugen. In sanften Schleifen gewinnt die Bul-





Himalaja-Abenteuer Ladakh

let 500 an Höhe. Schon wenige Kilometer hinter Leh nimmt den Fahrer die Einsamkeit gefangen. Ungläubig schaut man zurück. Das wilde Durcheinander ist noch gut zu erkennen, der Lärm der Stadt aber nicht mehr zu hören. Am südlichen Rand von Leh frisst sich der Indus umgeben von satterem Grün durch das Tal. Wer Himalaja hört, denkt meist an majestätische, schneebedeckte 8000er-Gipfel und stellt sich eine Landschaft wie die Alpen und Pyrenäen aufeinander gestapelt im XXL-Format vor. Doch in Ladakh präsentiert sich das größte Gebirge der Welt zunächst als gigantische Bergwüste mit breit ausgewaschenen Flusstälern, schroffen Canyons und sandigen Hochebenen.

Wenn der Motor der Enfield abgestellt ist, herrscht unwirkliche Stille. Schwarz glitzert der Asphalt und verschwindet in der Endlosigkeit eines riesigen Plateaus. Die Luft flimmert bei 30 Grad. Die Sonne brennt, Schatten spendende Bäume sind nicht vorhanden. Gut, dass auf die natürliche Aircondition der Enfield Verlass ist. Der Tacho pendelt sich bei 80 ein, viel schneller, raten Insider, sollte man selbst auf den besser ausgebauten Straßen nicht unterwegs sein. Denn in der Straßenhierarchie stehen Zweiradpiloten ganz unten. Als besonders erbarmungslos gelten Militärkolonnen und die Trucker in ihren bunten Kisten – trotz der aufgepinselten frommen Sprüche oder des Fotos vom Dalai-Lama, der milde vom Wagendach lächelt. Im Notfall heißt es für Biker: ab in den Straßen-graben und hoffen, dass dem kein tiefer Abhang folgt.

Die Straße nach Srinagar ist gespickt von Militärbasen, in den Dörfern direkt daneben läuft das Roadmovie in Slow Motion ab. Träge sitzen die Bewohner in kleinen Cafés oder Imbissstuben am Straßenrand und schauen dem gelegentlich vorbeiströmenden Verkehr nach, der – ohne wirklich vom Gas zu gehen – durch die Ortschaft rauscht und mit rhythmischem Hupen herumstreuende Hunde oder eine eigenwillige Kuh von der Straße scheucht. Größeres Aufsehen erregt ein bis aufs Dach vollgepackter Linienbus, der mit platten Reifen strandet. Schnell hat sich eine Traube um den Fahrer gebildet, um seine waghalsige Aufbockaktion mit entsprechenden Kommentaren zu begleiten.

Vom ursprünglichen Flair Ladakhs, so wie es sich über Jahrhunderte abgeschnitten von der Außenwelt bewahrt hat, ist noch ein wenig in den Tälern zu spüren, die links und rechts vom National-Highway abzweigen. Immer wieder tuckert die Enfield durch Dörfer, die sich um ein buddhistisches Kloster herum gebildet haben, oder kleine Bauernsiedlungen, die von weiß getünchten Lehmhäusern geprägt sind. Auf den Flachdächern flattern die Gebetsfahnen in den fünf heiligen Farben Rot, Blau, Gelb, Grün und Weiß. Faden

Om mani padme hum. Für das Bergvolk im Himalaja ist die Lehre Buddhas in den Klöstern des Landes oder beim Griff zur Gebetsmühle (linke Seite) allgegenwärtig. Die Ausbildung der Mönche beginnt bereits in Kindertagen (unten links). Motorradtouristen stammeln ihre Stoßgebete dagegen erst bei haarigen Passabfahrten mit Wetterumschwung (Khardung La-Pass, unten rechts)





UNVORSTELLBAR, WIE STRASSEN HIER GEBAUT WERDEN



Hochstraße. In Ladakh wird das Wort Highway sehr wörtlich übersetzt. Selbst die Hauptverbindung nach Srinagar (oben) ist alles andere als eine Autobahn. Wer zu solch geheimnisvollen Orten wie dem Pangong-See auf 4250 Metern (rechte Seite) aufbrechen will, darf nicht auf perfekte Bedingungen setzen (unten). Doch auf der Enfield lässt sich vieles meistern



Himalaja-Abenteuer Ladakh

für Faden lösen sich so die heiligen Verse, sogenannte Mantras, zusammen mit dem Bildnis des Windpferds auf und streuen ihre frommen Botschaften in die Welt. Unter den bunten Flaggen trocken bereits die Brennvorrate für den Winter in der heißen Sommer-sonne: Stroh, Reisig, Dung. Mit einem fröhlichen „Julley, Julley“ werden Fremde begrüßt: „Herzlich willkommen!“

Bereits aus der Ferne hat man die effiziente Nutzung der Landschaft um das Dorf herum erkennen können. Der Gebirgsbach spendet das lebenswichtige Wasser, das über eine geschickte Kanalisation auf terrassierte Anbauflächen geleitet wird. Die Häuser selbst stehen auf dem felsigen, unfruchtbaren Untergrund. Das grüne Land dafür zu opfern, ist für traditionell denkende Ladakhis undenkbar. Schließlich muss die knappe Sommerperiode ausreichen, um auf den spärlich vorhandenen Ackerflächen eine möglichst reichhaltige Ernte aus Gerste, Kartoffeln oder Rüben einzufahren. Die Reifezeit ist kurz, aber intensiv. Das Zusammenspiel aus trockener Hitze und geschickter Wasserzufuhr lässt die Pflanzen in knapp vier Monaten förmlich explodieren. So auch die Aprikosen, eine Nationalfrucht der Ladakhis.

In diesem Augenblick ist es unvorstellbar, dass Ladakh für Monate in klirrender Kälte erstarrt. In der Winterhälfte fällt das Thermometer nachts auf weit unter minus 30 Grad, und selbst tagsüber wird der Gefrierpunkt nur selten überschritten. Eine leise Ahnung davon bekommt der Motorradtourist auch im Hochsommer, wenn das Wetter bei der Auffahrt zum höchsten befahrbaren Pass der Welt, dem Khardung La auf 5360 Meter, plötzlich umschlägt und der Gluthitze im Tal heftige Schnee- und Graupelschauer folgen. Jetzt hat man nicht nur mit der vereisten Straße zu kämpfen, die auf den letzten 20 Kilometern zur Passhöhe eher den Zustand eines schmalen, felsigen Trampelpfades hat und zu allem Überfluss von zwei sich begegnenden Militärkolonnen verstopft ist.

Doch die klamme Kälte in den eigenen Fingern ist schnell vergessen, wenn man bei der Abfahrt sieht, unter welchen Bedingungen in dieser strategisch wichtigen Region Straßen gebaut und unterhalten werden. Verantwortlich ist die Border Roads Organisation, eine Straßenbaubehörde des indischen Militärs. Knapp unterhalb der Passhöhe sind einige Dutzend Arbeiter auf 5000 Meter Höhe damit beschäftigt, mit einfachstem Gerät Felsbrocken zu zerschlagen oder mit Körben und Tüchern Erde aufzuschütten.

Je länger man in Ladakh unterwegs ist, desto häufiger wird sich das Bild wiederholen. Meist sind es ganze Familien aus Bihar, einer der ärmsten Regionen Indiens, die aus purer Not irgendwann bei Geldverleihern ihre Lebensarbeitszeit verpfändet haben und

Interview Peter Paulo Dos Santos



„Bleibt ein Abenteuer“

Seit genau 20 Jahren bietet Peter Paulo Dos Santos (55), Chef von Classic Bike Adventure (www.classic-bike-india.com), geführte Motorradexpeditionen durch Ladakh an. Bereits fünf Jahre zuvor startete der gebürtige Sauerländer mit Touren in Goa. Prominenter Mitfahrer bei seinem ersten Goa-Trip: Rocksänger Farin Urlaub von der Band „Die Ärzte“.

? 1994 war Ladakh touristisch betrachtet noch ein Niemandland. Was hat sich bei deinen Touren am meisten verändert?
! Als wir vor 20 Jahren hier oben angefangen haben, gab es quasi nichts: keine Infrastruktur, kaum Informationen. Unsere Ladakh-Touren waren in den ersten Jahren echte Abenteuerreisen mit Expeditionscharakter. Wir mussten alles Mögliche an Equipment mitnehmen und konnten uns auf nichts verlassen. Die Pisten waren gerade erst für den zivilen Verkehr freigegeben worden, zuvor durfte hier nur Militär unterwegs sein. Weshalb man auch auf keine Erfahrungswerte zurückgreifen konnte. Allein die Anreise hatte es in sich: 800 Kilometer von Manali aus – ohne Asphalt! Heute setzt man sich in Delhi in den Flieger und ist bereits knapp zwei Stunden später auf dem Airport in Leh.

? Und was ist geblieben?
! Natürlich hat sich vieles vereinfacht und ist sicherer geworden. Aber unsere Tour durch Ladakh ist und bleibt ein Abenteuer. Schließlich fahren wir mit unseren Enfields durch das höchste Gebirge der Welt.

? Was sind deine persönlichen Top-Spots in Ladakh?
! Der Tzo-Moriri-See und der Salzsee Tzo Kar auf über 4500 Metern. Der Ausblick ist immer wieder fantastisch und die Begegnung mit den Nomaden sehr bewegend.



Linksverkehr, links herum. Eine Regel, die nicht nur auf der Straße, sondern auch in heiligen Stätten wie dem Kloster von Thiksey gilt

Das Motorrad zur Tour

Ob üble Geröllpisten oder glitschige Wasserfurten: Mit nahezu stoischer Beharrlichkeit bahnt sich die in Indien gefertigte **Royal Enfield Bullet 500** ihren Weg durch den Himalaja. Und überfordert mit ihrer gutmütigen Art zu keiner Zeit den Fahrer, der sich so entweder voll auf Verkehr und Straßenzustand konzentrieren kann oder einfach nur das fantastische Panorama genießen will. Mit entsprechender Vergaserabstimmung bereitet das ursprünglich für das Militär konzipierte Motorrad selbst **über 5000 Meter Höhe keine Probleme**. Mit einem Verbrauch von 3,5 Litern auf 100 km überzeugt die Bullet auch durch knapp 400 Kilometer Reichweite.



DATEN

Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, 499 cm³, 19 kW (26 PS) bei 5100/min, Stahlrohrrahmen, Scheibenbremse vorn, Trommelbremse hinten, Gewicht 193 kg, Tankinhalt 13,5 Liter, Preis in Indien: 153 000 Rupien (ca. 1955 Euro); Infos: www.royalenfield.com

Himalaja-Abenteuer Ladakh

schließlich an das militärische Straßenbaukommando „weiterverkauft“ wurden. Auf europäische Reisende mag das befremdlich wirken. Für Lokesh aus Solan im Bundesstaat Himachal Pradesh sind die Arbeitskolonnen ein ganz normaler Anblick.

Ungerührt prescht er auf seiner gemieteten Yamaha mit Druck auf der Hupe durch die Baustelle. Der 29-jährige Ingenieur verbringt seinen knappen Sommerurlaub in Ladakh, und die 14 Tage müssen möglichst gewinnbringend gefüllt sein: Motorradfahren, Wildwasser-Rafting auf dem Zaskar, abends Party in Leh. Dass er auf dem Motorrad sitzt, während seine Altersgenossen ein Arbeitsleben lang Steine klopfen müssen, ist nach westlichem Verständnis schwer zu fassen. Erklären lässt es sich allenfalls mit dem Kastensystem, das die indische Gesellschaft seit Jahrtausenden prägt.

Auf dieser Tour spannen sich immer wieder die Extreme auf. Jahrhundertlang hat die bäuerliche Gemeinschaft der Ladakhis in der Abgeschiedenheit der Berge zu einem ganz eigenen Lebensrhythmus gefunden, der vom Einklang mit der Natur und tiefer Religiosität geprägt war. Doch mit der Moderne, die in den letzten Jahrzehnten nahezu explosionsartig das Land durcheinandergewirbelt hat, stehen die Ladakhis inzwischen vor gewaltigen Aufgaben, um die Schönheit und Mächtigkeit ihres Lebensraums zu erhalten.

Die Enfield brummt am Kloster von Likir vorbei, schraubt sich durch eine Landschaft aus gigantischen Felsgesichtern auf 4100 Metern zum Hemis Supachen. Auf der Passhöhe zerfasern Gebetsfahnen im Wind. Stundenlang herrscht Stille, am Nachmittag kreuzt ein Hirte mit seiner Eselsherde die Anhöhe. Und plötzlich fühlt man sich dem Himmel wieder ganz nahe.

www.motorradonline.de/unterwegs

infos

Mit dem Motorrad auf die höchsten Pässe der Welt – ein Fest für die Sinne. Indiens Norden bietet aber noch mehr: eine Zeitreise durch die Jahrhunderte alten Traditionen der Ladakhis.

ALLGEMEIN: Ladakh ist eine autonome Region im indischen Bundesstaat Jammu und Kaschmir. Größte Stadt ist Leh, in der rund zehn Prozent der 270 000 Einwohner leben. Die Größe von Ladakh entspricht in etwa der doppelten Fläche des Bundeslands Niedersachsen. Das heutige Ladakh fußt auf einem alten buddhistischen Königreich, das seit 1834 zu Indien gehört. Heute gehören weitere Teile des ursprünglichen Gebiets zu China und Pakistan. Indiens Konflikte mit diesen beiden Nachbarstaaten führen zu einer starken Militärpräsenz in Jammu und Kaschmir. Nach Schätzungen sind rund 30 000 Soldaten in dieser Region stationiert.

VERKEHR: In Ladakh herrscht wie in ganz Indien Linksverkehr. Motorradfahrer sollten sich auf eine defensive Fahrweise einstellen. Besonders ernst zu nehmen: der Hinweis „Blow horn“ (Bitte hupen) auf den Heckklappen der Lkw. Erst wenn der Fahrer Winkzeichen gibt, sollte überholt werden. Der Straßenzustand ist selbst auf den Hauptverbindungsstraßen sehr durchwachsen. Kilometerlange Schotterpassagen sind eher die Regel als die Ausnahme. Gefahren drohen außerdem durch zahlreiche Hindernisse auf nahezu allen Straßen (Felsabbrüche, Schlaglöcher, Tiere auf der Fahrbahn). Manche Pässe (unter ande-

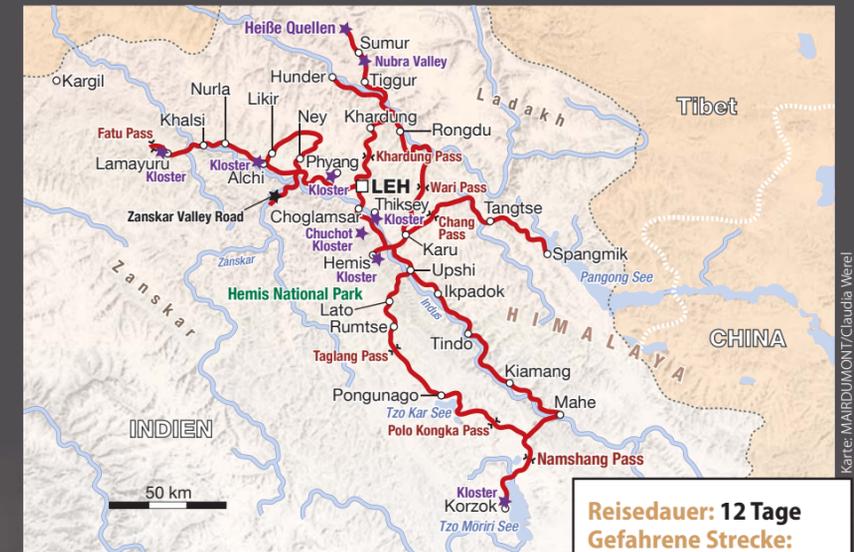
rem der Khardung La) sind nur über Geröllpisten erreichbar, auch größere Wasserdurchfahrten sind keine Seltenheit, weshalb Ladakh-Reisende etwas Offroad-Erfahrung mitbringen oder ein Endurotraining absolviert haben sollten. Bestimmte Gebiete gelten als Sperrzonen und lassen sich nur nach vorheriger Anmeldung an Kontrollstellen („Police Check Post“) befahren. Der Reisepass mit Indien-Visum und ein internationaler Führerschein sollten deshalb immer griffbereit sein.

GESUNDHEIT: Die Hauptstadt Leh liegt 3500 Meter über NN, viele Pässe auf über 5000 Meter. Die sauerstoffarme Höhenluft setzt vielen Reisenden gerade in der ersten Woche besonders zu. Etwas Abhilfe schafft Aspirin. Weitere Probleme können beim Essen und Trinken entstehen, weshalb auch ein schnell wirkendes Durchfallmittel (z. B. Imodium Akut) zur Reiseapotheke gehört. Tipp: Bereits fünf Tage vor der Abfahrt präventiv mit der Einnahme von Hefetabletten (z. B. Perenterol) beginnen. Generell sollte man mit Bedacht essen und trinken: gut durchgegarnte Speisen, kein rohes

Gemüse/Salat, Wasser unbedingt nur aus verschlossenen Flaschen – auch beim Zähneputzen.

SEHENSWÜRDIGKEITEN: Zum Pflichtprogramm in Leh gehört ein ausführlicher Stadtrundgang. Aus der Altstadt führt ein Fußweg zum alten Königspalast (in dem heute ein Museum untergebracht ist) und weiter zum Kloster, von dem aus ein fantastischer Blick über Stadt und Indus-Tal für die Strapazen des steilen Anstiegs entschädigt. Auf einem anderen Berg liegt die sehenswerte Shanti-Stupa. Ein Geheimtipp ist das etwas außerhalb des Zentrums gelegene Kloster Sankar. Wie die tibetisch-buddhistische Kultur Ladakh über die Jahrhunderte geprägt hat, lässt sich auch durch Besuche der Klöster von Alchi, Hemis und Thiksey erfahren.

SOUVENIRS: Wer seine Mitbringsel etwas bewusster einkaufen möchte, besucht in Leh den Laden der Selbstinitiative Ladakhischer Landfrauen (Main Street, www.ladakhnatureproducts.com) oder das Open Hand Cafe (Library Road, www.openhand.in).



Reisedauer: 12 Tage
Gefahrenre Strecke: 1800 Kilometer



Indien
Hauptstadt: New Delhi
Fläche: 3 287 469 km²
Unabhängigkeit: 1947
Währung: Indische Rupie
Einwohnerzahl: 1,21 Mrd.

ORGANISIERTE REISEN: Die beschriebene Tour von Classic Bike Adventure wird vom MOTORRAD action team angeboten. Termine und Preise im Katalogteil dieser Ausgabe (Wendehaft) auf Seite 13.

KARTEN/LITERATUR: Ladakh and Zaskar Trekking Map, (14 Euro). Zur Reisevorbereitung: Helena Norberg-Hodge; Leben in Ladakh, (antiquarisch, z. B. Amazon).



Brüchige Welt. Die Schiefersteine im Zaskar-Tal beweisen es: Der Berg bewegt sich doch