

Konvoi

Briefe einer Reise nach Indien und Nepal.

Felix Hagemann

27. April 2007

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort	1
Wie alles begann	1
2 Die ersten drei Briefe	3
Eins	3
Zwei	4
Drei	5
3 Grüße aus dem Zentrum des Bösen!	7
4 Endlich angekommen!!!	11
5 Sommer – Herbst – Winter – Herbst – Sommer	19
6 Chaos, Feste, Elend	25
7 Urlaub	33
Kurze Zwischenmeldung.	35
8 Transindia	37
Die Beschaffung eines Visums.	38
Felix kleines Handbuch zum indischen Straßenverkehr	45
9 Die Gruppe wird kleiner	47
10 Mal wieder Winter	61
Im neuen Jahr	62
11 Wo selbst der Sprit gefriert	65
12 Ein Ende und ein Anfang	75

1 Vorwort

Diese Buch enthält eine Sammlung von Briefen, die ich in dem Zeitraum vom 5. August 2006 bis zum 12. Februar 2007 von einer Überlandreise nach Nepal und Indien an meine Familie und Freunde geschrieben habe. An manchen Stellen wurden die Briefe gekürzt oder leicht verändert, bis auf geringe Abweichungen entsprechen sie aber denen, die ich von Unterwegs abgeschickt habe. Lediglich dieses Vorwort wurde im Nachhinein hinzugefügt.

Deswegen bitte ich um Verzeihung, wenn meine Aussagen oder Vermutungen in den Texten falsch, widersprüchlich oder missverständlich sind. Ich hatte unterwegs weder die Zeit, noch oft die Möglichkeit, korrekt zu recherchieren. Ich beschreibe lediglich aus meiner subjektiven Sichtweise, was ich auf der Reise, und wie ich die Reise erlebt habe.

An einigen Stellen im Text treffe ich generalisierende Aussagen über Menschen, Völker, Religionen und Kulturen. Ich weiß selbst, dass diese zum Teil nicht gerecht sind, sie aus dem Text zu entfernen würde diesen aber zu sehr verfälschen. Sollte ich Jemanden deswegen zu nahe treten, so möchte ich mich aufrichtig dafür entschuldigen. Nicht zuletzt ist meine Bildung über die meisten Kulturen, welche wir unterwegs angetroffen haben, sehr begrenzt.

Wer hofft, in diesem Buch eine konkrete Anleitung für Überlandreisen nach Asien zu finden, den muss ich an dieser Stelle enttäuschen. Dieses würde meine Erfahrung und auch meine Zeit bei weitem übersteigen. In diesem Fall verweise ich auf die gängigen Reiseführer, welche zum Teil sehr umfangreich und gut recherchiert sind. Trotzdem möchte ich empfehlen weiterzulesen, die beschriebenen Erfahrungen im folgenden Text können eventuell besser auf das vorbereiten,

was einen hinter dem Sonnenaufgang erwartet. Oder sei es, um zumindest das Fernweh erhöhen.

Zu den in den Briefen beschriebenen Ordnungswidrigkeiten, Straftaten und Unverantwortlichkeiten möchte ich erwähnen, dass meine Wahrnehmung oft leicht verschoben und im Nachhinein widersprüchlich ist. Ich behalte mir vor, diese Passagen zu Gunsten des Spannungsbogens im Text frei erfunden zu haben.

Nun ist aber Schluss mit den Erklärungen, los geht's!

Bielefeld den 27. April 2007,
Felix Hagemann

Wie alles begann

Mit einer Email vor etwa zwei Jahren. Jörn war zu diesem Zeitpunkt gerade aus Nepal zurückgekehrt und war unterwegs auf die Idee gekommen, mit den auf der Tour gesammelten Erfahrungen zu versuchen, so etwas kommerziell anzubieten. In dem Rahmen suchte er nach Jemanden, der Unterwegs technische Probleme lösen kann. Zu diesem Zweck ist er in einschlägigen Internetforen unter Anderen auf mich aufmerksam geworden, da ich mich schon seit geraumer Zeit mit viel Hingabe alten LKW und mehr oder weniger improvisierten Umbauten widme.¹ Zu guter Letzt kristallisierte sich das Team bestehend aus Jörn, Steffen und mir heraus.

Es wurden Treffen bei Bier und Tiefkühlpizza einberaumt, *Overland-*

¹Sicher fällt diese Hingabe beim Lesen dieses Buches auch stellenweise auf. Aber Mobilität ist existenziell bei einer Überlandreise mit eigenem Fahrzeug und Sorgen über technische Probleme ein ständiger Reisebegleiter.

tours wurde geründet, Pläne ent- und wieder verworfen, Risiken abgewägt und die Werbetrommel gerührt.

Persönlich war ich zu dieser Zeit hin- und hergerissen zwischen Angst und Begeisterung. Kannst du wirklich ein halbes Jahr alles stehen und liegen lassen? Wie sieht es aus, wenn du zurrückkommst? Schaffst du es, die Aufgabe zu erfüllen, die du angenommen hast, oder machst du dir nur selbst und Anderen etwas vor? Geht die finanzielle Planung auf, oder endet die Geschichte in einem Fiasko? Finden sich noch genug Mitfahrer? Wird man im Iran auf der Straße erschossen oder aus der Luft bombardiert? Wird man überfallen? Haben wir einen Unfall? Hält der LKW? Verstehen es deine Freunde? WAS WÄRE WENN...

Dann aber habe ich für mich kurz nach dem Jahreswechsel 2006 einen Schlusstrich gezogen und einen neuen Pass beantragt. Du bist jung, du hast Freunde, die dich begleiten, dank der Gründung von *Overlandtours* ist es finanziell möglich, das Studium lässt eine solche Unterbrechung zu und der LKW steht abreisebereit vor der Tür. Was willst du immer nur von der weiten Reise träumen? Wenn du jetzt nicht losfährts, dann schaffst du es nie! Besser werden die Bedingungen nicht werden.

Ab da erlaubte ich mir nicht mehr die Frage „Ob?“, sondern nur noch „Wie?“.

So ein *Wie* kann aber trotzdem eine anstrengende Angelegenheit sein. Tausend und eine Sache mussten noch erledigt werden. Am LKW gab es noch viel zu tun, *Overlandtours* wollte organisiert werden, die Wohnung musste aufgegeben werden und das Studium und meine Jobs für die Unterbrechung erfüllt. Zum Glück habe ich aber viel Hilfe und Unterstützung erfahren, ohne die ich die stressigen Tage und Wochen vor der Abfahrt nicht geschafft hätte, vor allem von meiner Familie, Jörn, Steffen und Jörg, meinem treuen Beifahrer!

Zusätzlich bestätigte sich meine Erfahrung von früheren Reisen, dass man eine Reise zwar fast zwei Jahre im Vorraus planen

kann, dass einem der durchschnittliche Mitfahrer im Auto aber erst einen Monat vor Abfahrt zusagt. Noch sechs Wochen vor Abfahrt musste ich bangen, fast alles alleine zu fahren, losgefahren bin ich aber mit fünf Mitfahrern und bin auch bis Prag, wenige Kilometer vor zu Hause, nie alleine im Auto gewesen. Danke an Euch, dass ihr diese Erfahrung im Guten wie im Schlechten mit mir geteilt habt!

Und dann ist es plötzlich so weit. Vor lauter Vorbereitungsstress hat man noch gar nicht realisiert, dass man schon losgefahren ist. In Stuttgart den letzten Mitfahrer aufgelesen, die Musik ist aufgedreht, mit dröhnendem Motor schluckt der LKW Mittelstreifen für Mittelstreifen von der Autobahn nach Südosten. Alle, die gerade an uns vorbeiziehen werden irgendwann rechts oder links abbiegen, wir aber werden weiter der Straße folgen. Bis hinter den Sonnenaufgang, und noch weiter...

2 Die ersten drei Briefe

Eins

Thessaloniki, den 14.08.2006
Kilometerstand 3800 km

Hallo Ihr,

leider nimmt mein Handy weder albanische noch griechische Netze an und ich bekomme es nicht hin, dieses umzuschalten. Ich habe zwar in Albanien eine SMS an euch geschrieben, konnte diese aber nicht absenden. Tut mir leid, dass ich deswegen keine SMS senden oder lesen konnte. Im Notfall hat Jörg im Moment Netz.

Uns geht es gut. Ich liege hier in Thessaloniki auf dem Dach vom Deutz, im LKW ist auch um halb neun die Temperatur kaum zu ertragen. Wir stehen vorm Bahnhof, weil der Tobi und die Katherina morgen Früh mit dem Zug oder dem Schiff nach Hause fahren wollen, sie haben leider keine Zeit mehr. Wir sind dem Konvoi heute vorausgefahren und treffen ihn morgen wieder. Für die Beiden ist die Reise schon fast vorbei, für uns fängt sie irgendwie gerade erst an.

Gestern sind wir von Albanien nach Griechenland gefahren. Griechenland ist plötzlich wieder *1. Welt*. Albanien sticht extrem aus allen bisherigen Ländern heraus. Während Kroatien, Serbien, Makedonien (und wie die ganzen Mini-Länder alle heißen) eigentlich inzwischen einen ähnlichen Standard wie andere südeuropäische Länder haben, so ist Albanien der *3. Welt* sehr nahe. Der Grenzübertritt an einem kleinen Grenzübergang hat viele Stunden gedauert. Hinter der Grenze ging es über eine große Brücke aus Holzbalken, um das Auto herum viele bettelnde Kinder. Die Straßen sind teilweise neu, aber zum Teil, vor allem in den Städten, in einem so katastrophalen Zustand, dass man mit dem LKW reihenweise die

PKW überholen kann, da diese nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren können. Es fehlen Gullydeckel und in den Bergen sind Teile von Strassen abgerutscht. Die Landschaft ist theoretisch wunderschön, praktisch aber total vermüllt. Wir haben an einem belebten Strand übernachtet, mit Strandbuden, Disco und allem was dazugehört. In den Abendstunden kam dann ein Eselskarren und kippte eine Ladung Müll direkt an den Strand. Zwei Schweine, die scheinbar am Stand leben, kamen und fingen an im Müll zu wühlen. Ansonsten fressen sie dass, was die Touristen übrig gelassen hatten. Gestern haben wir in Albanien eine wunderschöne Bucht gefunden, welche nur mit Allrad zu erreichen war. Das scheint die Albaner davon abgehalten zu haben, LKW-Ladungen von Müll in die Bucht zu kippen. Dieser lag nämlich oben in den Bergen. Dort fanden wir einen wunderschönen weißen Kiesstrand (an dem sich gleich ein Auto festgefahren hatte), türkisfarbenes, 25 °C warmes Wasser, rundherum Berge und absolute Stille...

Der Weg nach Kroatien war in erster Linie viel Autofahren. In Slowenien mussten wir eine Zwangspause einlegen, da dort für mich (nach Meinung der Grenzer) Sonntagsfahrverbot herrscht. Es hat in Deutschland, Österreich, Slowenien und Kroatien viel geregnet und war teilweise richtig kalt. Erst im Süden von Kroatien sind wir durch einen Tunnel gekommen, vor uns das Mittelmeer und es war plötzlich 24 °C warm. Wir sind direkt hinunter ans Wasser und haben eine Runde geschwommen. Danach ging es Küstenstraße am Meer entlang, die zwar unglaublich schön, aber auch sehr anstrengend zu fahren ist. Überall sind Betrunkene auf der Hauptstraße gelaufen. In Dubrovnik haben wir uns etwas fehl am Platze gefühlt, die Stadt ist zwar sehr schön, aber eher ein klei-

nes Monaco. So fuhr der Konvoi direkt am nächsten Morgen nach Albanien weiter.

Das hat mir nicht gut gepasst, nach den 2000 km Anreise war eigentlich dringend ein Tag Pause nötig, allein, um all die Dinge mit der Gruppe zu klären. Als wir aber dann den übernächsten Tag komplett am Strand verbracht haben, wurde alles gut. Das Fahren mit dem Konvoi ist ziemlich viel Arbeit. Neben dem Fahren an sich muss man alles viel disziplinierter planen. *Mal eben* Einkaufen ist nicht möglich, da sonst 18 Leute auf einen warten. Zusätzlich muss ich mich um Probleme und die Organisation mit der Gruppe kümmern. Zum Glück spielt sich inzwischen die Sache mit den Mitfahrern im Auto gut ein. Ich merke aber, dass ich an normalen Fahrtagen zu nichts, außer dem Nötigsten, komme. Wenn wir aber Pausetage einlegen, verspreche ich, mich wieder zu melden.

Es war jetzt schon ein Kampf, einmal Zeit zu finden, diese Email zu tippen. Deshalb verzeiht mir, wenn ich sie nicht mehr auf Fehler korrigiere.¹

Liebe Grüße von einem ausgelasteten,
aber glücklichen Felix.

Zwei

Istanbul, den 20.08.06
Kilometerstand 4700 km

Hallo Ihr,

ich habe mal wieder einen Moment Zeit gefunden, mich zu melden. Nach dem ich bei meiner letzten Mail einige Email-Adressen vergessen habe, hoffe ich mit dieser alle zu erreichen.

Es ist doch nicht so einfach, ins Internet zu gelangen, wie ich das dachte. Das Haupthindernis ist einfach, dass es nicht möglich ist, bei der Fahrt durch eine größere Stadt an einem Internetcafe zu halten. Selbst wenn es möglich ist, den Deutz samt Anhänger vor

¹Was aber im Rahmen dieses Drucks (hoffentlich) inzwischen geschehen ist.

dem Internetcafe zu parken, so müssten 18 Personen aus dem Konvoi auf einen warten. Das Übernachten innerhalb von Städten mit dem gesamten Konvoi ist nicht möglich, so dass man abends nie Internetzugang hat. So habt bitte Verständnis, wenn ich mich nur sporadisch per Mail melde.

Inzwischen sind wir 4700 km gefahren, größere technische oder sonstige Probleme gab es nicht. Außer einem Supergau: uns ist die Milch im Kühlschrank ausgelaufen. Diesen haben wir auch direkt gereinigt, dabei aber übersehen, dass die Milch auch aus dem Kühlschrank herausgelaufen ist. Dort ist sie dann wohl schnell unter die Wasserkanister geflossen und eingetrocknet. Erst in Griechenland ist einer der Wasserkanister undicht geworden, und hat die angetrocknete Milch *zu neuem Leben* erweckt. Die deswegen notwendige Reinigungsaktion samt Demontage der Koffereinrichtung hat mich an psychische und physische Grenzen herangeführt. Wenn ich einen der Mitfahrer in Zukunft dabei erwischen sollte, wie er ein offenes Tetra-Pack Milch in den Kühlschrank legt, anstatt es zu stellen, so wird er von mir eigenhändig kielgeholt!

Neben dem Milchglück gab es auf dem griechischen Campingplatz Probleme mit Rentnern, die wohl in ihrem Leben nur Aufmerksamkeit bekommen, indem sie anderen Menschen auf die Nerven fallen.

Außerdem hat uns die Nachbardisco bis 6:00 mit Popmusik beschallt und da wir die lebendig gewordene Milch mit Bremsenfrostschutz bekämpft hatten, mussten wie alle Luken offen lassen, sodass Milliarden von Mücken über uns hergefallen sind. Wir sind aber zu dem Ergebnis gekommen, dass der menschliche Körper nur ein begrenztes Maß für Schwellungen hat, erwischen einen die Mücken zu tausenden, so ist ein einzelner Mückenstich gar nicht mehr so schlimm.

Nach der Höllennacht in Griechenland ist aber alles gut verlaufen. Am Folgetag haben wir uns die Kloster in Meteora angeschaut. Sie liegen auf Felsen und sind nur über eine Strickleiter zu erreichen, sie kommen auch in

einem James Bond Film vor.

Es ist immer wieder erstaunlich, wie gut Sachen auf einem LKW liegen bleiben: Morgens habe ich meinen LKW als Shuttle zu dem Klostern gefahren. Dort angekommen, musste ich erfreut feststellen, dass meine Schlappen immer noch auf dem Dach des Koffers gelegen haben, genau dort, wo ich sie am Abend vorher vergessen hatte. Schlechter sah es für einen Motorradfahrer aus: er hat seine Schuhe zum Trocknen auf meinem Motorblock gelegt. Dort lagen sie nach Ankunft auf dem Campingplatz nicht mehr. Na ja, alles hat seine Grenzen.

Nach Meteora ging es in die Türkei. An der Grenze hätte ich mich fast ins Verderben geritten, indem ich (wirklich aus Versehen!) einen 10€ Schein unter meinen Fahrzeugpapieren vergessen hatte. Der Grenzer hat mir den Schein dann mit säuerlichem Gesicht zurückgereicht und ich wäre am liebsten im Boden versunken!

Istanbul ist eine wirklich tolle Stadt! Mit 11 000 000 bis 20 000 000 Einwohnern, je nach dem wie man zählt, ist sie unendlich groß (eine der größten Städte der Welt), der Bazar macht viel Spaß, alte Steine und Geschichte gibt es dort ohne Ende und die Türken sind unglaublich freundlich und hilfsbereit. Eigentlich müsste man mindestens 2 Wochen in der Stadt verbringen, wir hatten leider nur drei Tage. Einzig der Verkehr ist mörderisch. Wenn das im LKW noch Spaß macht, (Presslufthorn an, und immer durch, die bremsen schon), so hatte ich zeitweise um unsere Motorradfahrer ernsthafte Sorgen. Die Landstrassen sind aber super, meist vierspurig und so gut wie kein Verkehr.

In Istanbul haben wir nun Europa für eine lange Zeit verlassen.

Inzwischen sind wir in Kappadonien. Hier hat es so komische runde Felsen, in denen die Menschen seit Jahrtausenden Behausungen gebaut haben. Sieht aus, wie aus einem Science-Fiction-Film! Wir machen gerade einen Tag Pause, morgen früh geht es weiter nach Osten. Die ganze Gegend liegt auf einer Hochebene, das GPS zeigt immer

1000m–1200m an. Davon merkt man aber nichts, hinter dem nächsten Hügel könnte vom Gefühl her auch das Meer liegen. Es ist sehr trocken und sehr heiß.

Die türkische Sprache ist schon lustig, sie bauen wo es geht Umlaute ein.

Uns sieht man inzwischen die Sitzpositionen im Auto an: Mein linker Arm ist viel brauner, als der rechte \Rightarrow Fahrersitz. Brittas rechter Arm zeigt mehr Farbe als der linke \Rightarrow Beifahrer außen. Jörg ist gleichmäßig braun \Rightarrow mittlerer Platz.

Drei

Erzerum, den 22.08.06
Kilometerstand 5300 km

Hallo Ihr,

inzwischen sind wir in Erzerum. Die ganze Gegend ist eine Hochebene, auf 2000 m Höhe kommt der alte Diesel ganz schön ins Rauchen. Wir versuchen hier noch ein Touristenvisum für Britta zu organisieren – ob es klappt – mal sehen.

Gestern habe ich meinen ersten Strafzettel bekommen: Für falsches Parken. (Deshalb war da so viel Platz, dass der LKW samt Hänger gut passte.) 47 türkische Lira, ganz schön viel für die Verhältnisse hier. Nach etwas Diskussion mit dem Ober-Polizisten war das aber mit einmal „Teschekö²“-sagen erledigt. Leider durfte ich den Strafzettel nicht behalten – ich hätte ihn gerne aufgehoben.

Langsam habe ich mich auch an den Reiserhythmus gewöhnt, ich bin viel entspannter. Zudem ist die Türkei so angenehm geblieben, wie sie begonnen hat. Blöd ist es nur, nach Osten zu fahren: Das bedeutet, immer früher aufzustehen! Doofes *Morgenland*, kann sich die Erde nicht anders herum drehen?

Gruß,
Felix

²Danke

3 Grüße aus dem Zentrum des Bösen!

Esfahan, den 28.08.06
Kilometerstand 7000 km

Hallo Ihr,

wir sind inzwischen nach ziemlich genau 7000 km in Esfahan angelangt. Wir haben es 21:30 lokale Zeit, alle anderen schlafen schon, so dass ich etwas Ruhe zum Tippen habe. Eigentlich müsste ich auch ins Bett, Reisen bedeutet mit der Sonne aufzustehen, aber da morgen ein Pausetag eingeplant ist, gönne ich mir noch ein wenig Zeit.

Wo fange ich an...

...Nach der Nacht auf einem bewachten LKW-Friedhof in Erzerum, welcher auch irgendwie dem deutschen Generalkonsul gehörte, ging es am nächsten Morgen zur iranischen Botschaft, um für Britta ein Visum zu organisieren. Nach einer vergleichsweise lächerlichen Wartezeit von einer Stunde, wahrscheinlich um die Positionen klarzustellen, wurden der Konsul, Britta und ich persönlich zum iranischen Botschafter vorgelassen. Der Konsul ist ein guter Bekannter des Botschafters.

Nach einem Glas Tee und einer halben Stunde Smalltalk wurde uns ein Sieben-Tage-Visum angeboten, welches ich noch auf zehn Tage heraufhandeln konnte. Das genügt zwar nicht ganz für 14–15 Tage im Iran, lässt sich aber vor Ort (theoretisch...) verlängern. Das reicht aus, um erstmal loszufahren. Nach einer Einzahlung von 30€ und noch einmal etwa zwei Stunden Wartezeit hatten wir dann Brittas Visum in der Hand.

Interessant an dem Gespräch mit dem Botschafter war, dass er sich zwar mit Britta unterhalten hat, aber alle wichtigen Dinge mit mir besprochen wurden. Ansonsten war er

aber sehr nett, wir haben zusammen Witze über Ikea-Möbel und Informatiker gemacht. Als der Botschafter hörte, dass ich Robotik studiere, hätte er mir am liebsten gleich eine Greencard ausgestellt: Er fragte, ob ich schon einen Arbeitgeber hätte, und meinte, dass solche Leute ja immer gebraucht werden. Ich habe mich aber lieber mal nicht sofort festgelegt.

Insgesamt haben wir vom Generalkonsul etwa sechs Stunden in Anspruch genommen, als einzige Gegenleistung wollte er von uns, dass wir ihn und seine Leistungen per Email bei der deutschen Botschaft empfehlen. Interessant war es auch, sich während der Wartezeiten mit dem Konsul zu unterhalten, welcher hervorragend Englisch sprach. Auch wenn wir bei einigen politischen Themen sicher nicht einer Meinung sind.

Am selben Tag haben wir dann die Gruppe in Dogu Bayazit knapp nach Einbruch der Dunkelheit eingeholt. Da keine Zeit für Reparaturen war, habe ich die letzten Kilometer erneut mit Warnblinklicht zurückgelegt, mein gesamte rückwärtige Beleuchtung war ausgefallen. Vor Ort galt es nun, alle Restbestände an Alkohol zu vernichten, da dieser im Iran streng verboten ist.

Der nächste Morgen (Aufstehen um 5:00, Abfahrt um 6:00) war alles andere als einfach. Hätte ich gewusst, was noch auf mich zukommt, wäre ich einfach im Bett liegen geblieben.

So standen wir nun pünktlich um 7:00 an der türkisch-iranischen Grenze. Zuerst hatten wir Bedenken, dass diese komplett geschlossen sei, da wir die einzigen Fahrzeuge waren. Unsere Sorgen waren aber unberechtigt, anatolische Grenzer sind um die Uhrzeit zwar anwesend, aber weder sonderlich kooperativ noch kompetent. So durften wir einige Stunden in der Morgensonne braten, diver-

sen Stempeln hinterherlaufen, lange Diskussionen führen, ob denn der Umlaut ‘Ü’ mit den Buchstaben ‘UE’ im Kennzeichen und der Versicherungskarte eines Mitfahrers identisch sind, um dann gegen Mittag die Türkei zu verlassen.

Auf der iranischen Seite der beiden großen Stahltores gab es gleich ein großes Spektakel, da sich der Grenzer als zu dösiger herausstellte, die Anzahl der Pässe richtig zu zählen. Danach waren aber schon nach zwei Stunden alle Visa gestempelt. Mir kamen die vielen Stunden apathisches Ausharren bei 45 °C im Schatten aber ob der letzten Nacht ganz recht.

Als nächstes folgte die Zollkontrolle der Fahrzeuge, die Impfpapiere des Hundes, es wurden komische, aber notwendige Zettel falsch ausgestellt, verbessert, abgestempelt und wieder einbehalten, mitten in der Abfertigung der Zollpapiere stürzte der Computer ab (Dessen Bediener so schon drei Minuten brauchte, um auf der Tastatur das ‘Y’ zu finden). Es werden Versicherungen abgeschlossen, Reifen desinfiziert und schon um 16:00 sind wir im Iran eingereist. Bis dahin hat übrigens kein weiteres Fahrzeug die Grenze passiert, nicht dass dort nicht genug gewartet hätten. Na ja, nun sind wir nicht nur Geographisch in Asien angelangt.

Also Motor an und auf den Weg zum Campingplatz in Tabris, unserem eigentlichen Tagesziel.

Schon die ersten km im Iran sind ein-drucksvoll. Wir wurden gewarnt, dass die Leute hinter der Grenze mit Steinen nach ungläubigen Ausländern werfen, das ist aber Unsinn! Die Iraner winken, rufen, lächeln und hupen, wenn sie uns sehen. Ich habe inzwischen bestimmt 50% Hörkraft auf meinem linken Ohr eingebüßt, da die Presslufthörner der LKWs genau auf Höhe meines Fensters montiert sind, und uns jeder zweite LKW lautstark damit grüsst. Seit dem groß hinten am Anhänger ein Schild *Germany* hängt, ist es noch schlimmer geworden.

Etwas, dass ich noch nicht so ganz verarbeiten konnte, ist der Spritpreis hier: Ein

Liter Diesel kostet einheitlich 169 Rial, ein Liter Benzin 800 Rial. Für einen Euro bekommt man 11700 Rial. In der Praxis bezahlt man immer etwas mehr (Deswegen ist es dumm weniger als 1000 Liter zu tanken), aber vorgestern habe ich 400 Liter Diesel für 100 000 Rial getankt. Den Literpreis darf sich nun jeder selbst ausrechnen, danach kann er mal dagegenhalten, was deutsche Stadtwerke so für einen Liter Leitungswasser verlangen. Etwas schwer war es, Diesel in Grenznähe zu bekommen, da es hier Volkssport ist, normale Sattelzugmaschinen mit 1500 Liter Tank auszurüsten und damit Sprit in die Türkei zu schmuggeln.

Das Hauptproblem im Iran ergibt sich aber gleich aus dem Spritpreis: Der Iraner fährt gern, viel und absolut chaotisch. Es wird genauso gefahren, wie man in einer Fußgängerzone läuft. Zudem befinden sich lauter Personen auf der Straße, um dort alles Mögliche zu tun: von Handwerksarbeiten, ziellosem Herumlaufen, Handel treiben, diskutieren oder einfach nur dumm herumstehen – je dichter der Verkehr, desto mehr Spaß scheint so etwas zu machen. Der absolut lebensgefährliche Verkehr in den Städten ist auch das einzige Manko am Iran. Zum Glück fahren die LKW recht vernünftig. (Mal von der oft nicht vorhandenen Ladungssicherung, selbst bei Gütern wie Flaschengas oder Diesel in offenen Tankwagen abgesehen.) Die kleinen Fahrzeuge können uns in den LKW nicht viel anhaben.

Da wir nun so spät über die Grenze gefahren sind, kommen wir erst nach Einbruch der Dunkelheit in der Großstadt Tabris an. Zudem war uns unbekannt, dass der nächste Tag ein Feiertag ist. In dem hoffnungslosen Verkehrschaos war es dann auch gleich soweit: Josef im LKW vor mir wurde so scharf geschnitten, dass er einen roten PKW seitlich gerammt hat. Nichts Schlimmes, nur Blechschaden. Danach hat er die Handbremse vergessen und ist vor mein Auto gerollt. Hupen hilft wenig, wenn sowieso alle hupen, und zurückfahren ging nicht, ich war eingekeilt. So musste ich in Zeitlupe mit ansehen, wie

er vor meine Front rollte. Aber LKWs gehen nicht kaputt, wenn sie sich ein wenig berühren, die Gummipuffer an meiner Stosstange haben alles abgefangen.

Innerhalb von Minuten bekam die Unfallstelle den Charakter eines Volksfestes: PKW fuhren an uns vorbei, hielten mitten auf der Straße, ließen Frau und Kinder im Auto zurück und stürzten sich mit ins Getümmel. Schnell fanden sich hilfreiche Iraner, welche oft ein hervorragendes Englisch sprechen, sich für das Chaos entschuldigten, und uns in ihrer Stadt und ihrem Land willkommen hießen. Als mit den herbeigerufenen Verkehrspolizisten (die lustiger Weise gleich Abschleppwagen mit Blaulicht fahren) der Unfallhergang besprochen wurde, kam es zu einer Schlägerei, an der aber keiner aus unserer Gruppe beteiligt war. Vielmehr hatten sich wohl zwei Gruppen gebildet: Die des PKW-Fahrers, welche nun viel Geld einstecken wollte, und eine zweite Gruppe auf unserer Seite, welche es nicht zulassen wollte, das man uns in ihrem Land so behandelt. Erst die herbeigerufene Polizeiverstärkung konnte für Ruhe sorgen. Nach einer Konvoi-fahrt mit Blaulichteskorte, einer Protokollaufnahme in einer Polizeikaserne und 50 \$ für den Polizeieinsatz durften wir nachts um null Uhr weiterfahren.

Die Iraner, welche uns bei dem Unfall geholfen hatten, wollten uns noch zu dem Übernachtungsplatz begleiten. Leider bin ich mit dem Anhänger aber nicht schnell genug aus meiner Parklücke gekommen und schwupp waren alle anderen Autos weggefahren. An sich nicht schlimm, ich hatte die GPS-Koordinaten des Treffpunktes, aber leider nicht genug Diesel im Tank, nach der Grenze haben wir nur 30 l nach langen Diskussionen bekommen. Doppelt dumm: Die Reservekanister waren bei Steffen im LKW und Steffen nun weggefahren.

Also ging mir etwa 10 km vor dem Ziel mitten auf der Autobahn der Diesel aus. Handys funktionieren nicht, unsere Funkgeräte sind nicht stark genug, und Taxis gibt es nachts auch nicht auf der Autobahn. Also sind Brit-

ta und Willi zu Fuß zum Treffpunkt losgelaufen. Nach etwa einer Stunde kamen sie mit zwei PKW, einer iranischen Familie (die des Unfallhelfers) und 20 l Diesel zurück. So waren wir dann *pünktlich* nachts um zwei Uhr am Treffpunkt. Blöd nur: Es war die Nacht vor einem Feiertag. Was bei Jörns Vorabreise ein ruhiger, leerer Parkplatz war, war nun ein Fest von den Ausmaßen eines mittleren Festivals.

Überall Zelte Autos und Menschen (Iraner sind erstaunlich ausflugsfreudig, es ist üblich, mit Kind und Kegel in die Landschaft zu fahren, zum Essen, zum Tanzen, Tee zu trinken, herumzusitzen und zu reden). Der Parkplatz war mit LKW und Anhänger nicht zu erreichen, ich habe mich in der Zufahrt mitten in einen Kreisverkehr gestellt. Wir haben noch etwas mit den Iranern um uns herum gesprochen, wurden mehrfach nach Hause eingeladen, was wir aber ablehnen mussten, weil einfach die Nerven fehlten, ein paar gegrillte Maiskolben gegessen und haben danach wie die Steine geschlafen.

Nu, dass war der erste und recht intensive Tag im Iran.

Am nächsten Tag sind wir nur wenige Kilometer aus der Stadt herausgefahren, erblickten einen See und sind zu dessen Ufer gefahren, wo auch einige Iraner picknickten. Erst hatten wir etwas Sorgen, als ein Landrover (werden hier in Lizenz gebaut) mit dem örtlichen Polizisten vorfuhr. Als er uns aber dann Gurken und wilde Äpfel servierte, war klar, dass wir dort wohl problemlos campen konnten.

Der nächste Tag war ziemlich anstrengend, da wir viel zu Fahren hatten, ich eine Reifenpanne hatte, deren Reparatur zwei Stunden dauerte, und ein Motorradfahrer starkes Fieber und Durchfall bekam. Lange Strecken auf dem Motorrad bei der Hitze (der Rekord war 47 °C im Schatten, das ist auch im LKW anstrengend) sind nicht einfach. Es geht ihm aber inzwischen besser. Die Nacht haben wir neben der Arztstation verbracht (Behandlung kostenlos). Blöd war nur, dass nach kurzer Zeit das gesamte Dorf auf Mofas

3 Grüße aus dem Zentrum des Bösen!

ohne Auspuff bis spät in die Nacht um uns herum gefahren ist, und versucht hat, uns zu begrüßen.

Heute sind wir gut, und ohne Probleme bis nach Esfahan gekommen. Teile auf der Autobahn ist Britta gefahren. Einmal hat es deswegen beinah einen Unfall gegeben, da sich ein überholender LKW-Fahrer dermaßen weit zum Beifahrerfenster gelehnt hat, dass er leicht von der Strasse abgekommen ist. Frauen am Steuer von LKW sind hier wohl doch eher selten. Es wird noch viel mehr gewunken, der *Schumi-Daumen* gezeigt und gehupt – zum Glück sitze ich dann aber auf dem Beifahrersitz und habe meine Ohren in Sicherheit.

Ich wollte eigentlich noch etwas zum Iran an sich schreiben, aber ich bekomme das nicht mehr vernünftig formuliert. Gleich muss ich doch mal ins Bett! Dem sehr strengen und sicher zu kritisierenden Staat stehen extrem freundliche, unaufdringliche (bis auf die Mopeds in der Nacht), oft gut gebildete und durchaus kritische Menschen gegenüber. Vieles war in Ostanatolien weniger liberal als hier. Gerade Frauen gehen hier viel offener und direkter auf Fremde zu, als bei uns in Deutschland. Kopftücher (welche in den Städten sehr liberal getragen werden, verummte Frauen sieht man eigentlich nur auf dem Land) und sehr strenge Sittengesetze zusammen mit einem Alkoholverbot haben eventuell auch Vorteile. Frauen haben die konservative Regierung genauso gewählt wie Männer. Während wir in Anatolien beobachten mussten, dass eine Frau nach dem Restaurantbesuch den Männern die Schuhe angezogen hat, so waren bei den Zusammentreffen mit Iranern meist die Frauen diejenigen, welche die Gespräche geführt haben. Wir haben an dem See einen Nachmittag mit einer iranischen Familie verbracht, die dort picknickten, und die Frauen haben dort genauso am Treffen teilgenommen wie die Männer.

Gute Nacht,
Felix

4 Endlich angekommen!!!

Islamabad, den 13.09.06
Kilometerstand 10 800 km

Hallo Ihr!

ENDLICH ANGEKOMMEN!!! Mit den Nerven am Boden. Inzwischen 11 000 Km auf der Uhr. Gestern Abend sind wir bei Sonnenuntergang in einem Gewitter (der erste Regen seit Kroatien) nach Islamabad hereingefahren. Auf der Straße keine Sicht, nur kurze Blitze schneiden die Silhouetten einheimischer unbeleuchteter LKW aus der Dunkelheit. Noch zwei Liter Trinkwasser, maximal 15l Diesel im Tank, keine Zigaretten, nichts zum Essen als Konserven und kein sauberes Kleidungsstück mehr. Im Auto Staub, dass man das Muster der Matratzen kaum noch erkennen kann, so viel Diesel/Staubgemisch unterm Auto, dass es die Getriebeentlüftung verstopft. Kein Reserverad mehr und kein pakistanisches Geld. ABER WIR SIND ANGEKOMMEN!!!

Hmm, was ist alles passiert...

Noch während wir in Esfahan pausieren, sieht jemand von uns zufällig auf BBC im Fernsehen, dass es in Belutschistan Demonstrationen und Aufstände mit 47 Toten in Quetta gibt. Super, Quetta liegt unumfahrbar direkt auf unserer Route. Nun galt es eine Entscheidung zu fällen: Entweder die komplette Reise abbrechen und den Iran in Richtung Türkei wieder zu verlassen, oder aber trotzdem Belutschistan zu durchfahren. Alternativrouten gab es leider keine, und dass es seit 30 Jahren eine gefährliche Gegend ist, wussten wir schon vorab.

Vielleicht ein paar Worte zu Belutschistan: Die öl- und gasreiche Region macht den

Süden von Pakistan aus und reicht ein ganzes Stück in den Iran hinein. Unruhen gibt es schon seit über 30 Jahren, die Belutschen möchten einen eigenen Staat und mehr von ihren Bodenschätzen abbekommen. Zudem werden durch die Region Drogen von Afghanistan transportiert.

Nun denn, mussten wir uns also entscheiden. Gar nicht so leicht, ein 15 Sekunden Beitrag bei BBC und CNN ist keine Grundlage, auch im Internet gab es keine Folgemeldungen. Das Auswärtige Amt hat mit einem zusätzlichen Satz vor der Region gewarnt, aber keine offizielle *Reisewarnung* herausgegeben und die pakistanische Botschaft meinte, wir können gefahrlos fahren, sollten aber damit rechnen, dass es in Quetta eine Ausgangssperre gibt und man nichts einkaufen kann.

Nach einigen Tagen Diskussion sind wir dann bis auf zwei Motorradfahrer gefahren, welche mit dem Flugzeug fliegen. Der Botschafter meinte, dass dieser Streit nichts mit Ausländern zu tun hat, und auch objektiv ist seit drei Jahren auf der von allen Indienfahrern benutzten Strecke nichts passiert.

Am 31.8 sind wir dann von Esfahan nach Persepolis gefahren, dort stehen die Ruinen der alten Hauptstadt des persischen Reiches. Es war sehr Eindrucksvoll, bei dem Wüstenklima halten sich Gebäude über Jahrtausende hinweg. Und das Persische Reich hatte schon eine gewaltige Größe.

Am 3.9 ging es weiter nach Shiraz. Schnurgrade, gute Asphaltstrasse mitten durch die Wüste. Seit der Einreise in den Iran liegt die Temperatur immer zwischen 42 °C und 47 °C im Schatten. Das Fahren mit geschlossenen Fenstern ist unmöglich, in Baustellen ist der Staub so dicht, dass man kaum die Fahrbahn sehen kann. Alle 10 km muss man den Ta-

cho von Staub befreien, damit man ihn ablesen kann. Entsprechend sieht das ganze Auto von innen aus. Die trockene Luft lässt die Lippen aufplatzen, man trinkt Wasser nicht wenn man Durst hat, sondern muss die Flaschen zählen, damit man 10-15l trinkt, bei dem Fahrtwind benötigt man Unmengen. Spätestens wenn man Kopfschmerzen bekommt, ist es an der Zeit, wieder nach zu tanken. Die Landschaft ist unglaublich weit. Berge, die man morgens sieht, erreicht man erst mittags, obwohl man auf den Straßen zügig fahren kann.

Zur Zeit ist der Diesel noch problemlos zu bekommen, man zahlt sogar wirklich nur den offiziellen Kurs von 169 Rial (umgerechnet 1,44 €) pro Liter. Deswegen füllen wir unsere Tanks täglich wieder auf, um für Belutschistan ausreichend Reichweite zu haben. Leider hat sich an meinem hinteren Tank die Entlüftung durchgescheuert und ich habe den Fehler zuerst an der falschen Stelle gesucht, sodass bei jedem Tanken drei-fünf Liter Diesel aus dem Tank herauslaufen. Der Gestank ist beinahe unerträglich (der Diesel hier enthält vielmehr Benzole und Schlimmeres als bei uns). Unter dem Auto bilden Diesel und Staub eine Art Asphalt-schicht, sicher ein super Korrosionsschutz, aber wehe man muss mal etwas anfassen. Der Anhänger erwischt es besonders schlimm.

Nach Shiraz geht es weiter nach Osten. Unterwegs sehen meine Mitfahrer ihren ersten Salzsee. Als wir an einem Ort anhalten, um zu Essen, beginnt plötzlich ein Iraner uns aus einem Meter Abstand zu Filmen. Ohne zu fragen, für einen Moslem eine absolute und unverzeihliche Unverschämtheit. Als wir versuchen, dieses zu verhindern, meint er etwas von Polizei und lässt sich nicht abwimmeln. Nach einiger Diskussion und einem beinahe Handgemenge springen wir in die Autos und fahren los. Bisher war der Iran ein absolut wunderschönes, freundliches, ordentliches und angenehmes Reiseland. Hier im Südosten zeigt er aber ein anderes Gesicht, die *Blockwarte* mit den Kameras (welche diese aber nicht wirklich bedienen können) sol-

len uns nun weiterhin begleiten. Die Nacht fahren wir neben der Strasse hinter eine Düne. Abgesehen von einem Skorpion werden wir nicht weiter gestört.

Aber am nächsten Morgen hält uns, kaum losgefahren, ein Polizeiwagen an: Wir sollen die Strecke wieder zurück zu seiner Polizeiwache fahren. Zuerst hatten wir Sorgen, dass die unfreundliche Diskussion mit den Leuten mit der Kamera noch ein Nachspiel hätte. Hat sie aber nie gehabt, die Pimpfe mit den Kameras haben nichts zu sagen. Kommt gar nicht in die Tüte, dass wir einen Umweg fahren! Nach einiger Diskussion können wir ihm folgen – in unsere geplante Richtung. Vor der nächsten Stadt werden wir angehalten, und es erscheinen die Herren in Zivil. Offensichtlich der Inlandgeheimdienst. Ein Dolmetscher wird herbeigebracht, und im Grunde beantworten wir dieselben Fragen, wie wir sie an der Grenze auch schon angegeben hatten. Nach drei Stunden sinnlosem Palaver können wir weiterfahren. Unser Plan ist es, auf Nebenstraßen nach Raien zu fahren, um dort ein altes Fort zu besichtigen. Das große Fort in Bam ist bei einem verheerenden Erdbeben vor zwei Jahren vollständig zerstört worden.

Kaum eine Stunde auf der Nebenstrecke gefahren, stoppt uns erneut die Polizei: Alle mitkommen ins Revier, erneute Kontrolle. Jörn ist auf 180, nix gibt es, wir kommen nicht ins Revier und es gibt auch keine Pässe! Hatten wir doch grade vor ein paar Kilometern alles schon. Stinksaurer Touristen sind sie wohl nicht gewöhnt. Nach einigen Entschuldigungen erklären sie uns, dass die Straßen hier für uns nicht sicher seien, und dass wir die Hauptstraße benutzen müssten. Ausgemachter Blödsinn: Dadurch, dass der Inlandgeheimdienst nach unserem Einreiseort im Iran fragt, wird die Strasse ganz bestimmt sicherer für uns... Aber egal, wir fügen uns und fahren zurück auf die Hauptstraße. Auf der Strecke haben wir durchgängig Polizeieskorte, was das eh anstrengende Konvoi-Fahren noch anstrengender macht. Na ja, an dem Tag sind wir innerhalb von zehn Stun-

den netto 120 Km weit gekommen. Aber eines haben wir gelernt: Nebenstrecken kann man im Südiran nicht fahren, auch wenn sie im Visum eigentlich erlaubt sind. Abends um 20:00 Uhr fallen die Anderen todmüde ins Bett. Ich versuche noch, meinen Tank dicht zu bekommen, um 22:00 Uhr dann steht die Polizei bei uns vorm Auto. Wir müssten weg, es wäre dort zu gefährlich. Na ja, an dem Ort, wo wir übernachteten, kann ich das ausnahmsweise auch einsehen. Also folgen wir, die anderen haben schon geschlafen, sehr begeistert der Polizei. Nach etwa einem Kilometer verreckt das Polizeiauto. Zum Glück geht es bergab, so schieben die Polizisten das Auto vor uns her – selten so gelacht!

Ab nun gewöhnen wir uns einen netten Trick an: Wir fahren bei Sonnenaufgang (etwa 5:15) los; vor 10:00 Uhr sind Polizei und das Pack mit den Kameras nämlich noch nicht aktiv. Also geht es sehr früh los und wir fahren zu dem Fort. Sehr schön restauriert, man bekommt eine gute Vorstellung davon, wie der Orient vor Jahrhunderten ausgesehen hat.

Kaum ein paar Kilometer gefahren: Polizeikontrolle. Trotz Schimpfen und Fluchen, alle müssen von der Strasse und in den Polizeihof. Erstmal warten, bis dass Dolmetscher und Geheimdienst eingetroffen sind. Die Toiletten sind selbst zum Pinkeln ein echtes Abendteuer, auch wenn man inzwischen Übles gewöhnt ist. Nun geht es richtig los: sie wollen in Fahrzeuge schauen. Gesucht werden nur Bücher, Schriftstücke, Fotos, Computer. Stunden in unerträglicher Hitze vergehen. Zum Schluss wollen sie die Computer sehen. Auf meiner Festplatte befinden sich russische Generalstabskarten in 1:25000 vom gesamten Orient, also nehmen wir lieber Jörgs Festplatte mit, auf der sich eh fast alle Fotos befinden. Direkt in der Polizeistation fällt Jörg die externe Festplatte aus der Hand und mit einem Krach auf den Fußboden: Ein Sektor ist kaputt. Die Konsequenz: Manche Bilder lassen sich nicht öffnen. Da kommen wir ernsthaft ins Schwitzen, als der Iraner mit sturer Mine versucht,

immer erneut die defekten Bilder zu öffnen. Lustig auch: Jörg hatte einen Cartoon-Film mit dem Titel *The ultimate Weapon* auf der Festplatte, den fand der Iraner auch enorm spannend. Für wie blöd halten die die westlichen Spione eigentlich?!? Vor der Abfahrt nehmen wir dem Herrn in Zivil noch das Versprechen ab, dass wir auf der weiteren Strecke nicht weiter behelligt werden. Wurden wir auch bis zur Grenze nicht.

Abends kommen wir nach Bam. Die Stadt wurde bei dem Erdbeben vor zwei Jahren vollständig zerstört, nur Palmen und Bäume sind stehen geblieben, ansonsten sieht es aus, wie Bilder nach Bombardierungen aus dem zweiten Weltkrieg: Schiefe Stahlgerüste in Schutthaufen. Nur wenig ist inzwischen wieder aufgebaut, das Meiste findet immer noch in alten Überseecontainern statt. Die Landschaft ist weiterhin Wüste, inzwischen wachsen auch überall Palmen, wie man sich das so von einer Wüste vorstellt; hier scheint es im Winter nicht mehr stark zu frieren. Vor Bam liegt die letzte Tankstelle, an der man Diesel ohne spezielle Genehmigung bekommt.

Am nächsten Tag kommen wir gut bis zur Grenze durch. Bei der Ausreise gibt es ein paar Probleme mit den Zollpapieren, da zwei Motorradfahrer mit dem Flugzeug nach Islamabad kommen und wir die Motorräder auf dem Anhänger einführen. Wir sind gerade noch früh genug, um über die Grenze zu kommen, und gerade spät genug, dass sich die Grenzer ob des nahenden Feierabends ordentlich beeilen – ideal. Nach der Abfertigung fahren die Grenzer bei uns im Auto mit zu Zollhof, so müssen sie nicht zu Fuß laufen. Bei mir fährt jemand mit, der immerhin zwei Sterne trägt, aber so klein ist, dass er kaum übers Armaturenbrett schauen kann. Ein richtiger kleiner General mit Mütze und Orden und allem. Die Nacht verbringen wir auf der pakistanischen Seite der Grenze, eine Mannschaft in schwarzen Mänteln mit Maschinenpistolen bewacht uns (schwarze Polizeiuniformen sind für Deutsche etwas gewöhnungsbedürftig). Von Seiten der Grenzer erfahren wir eine Mischung

aus britischer Höflichkeit gepaart mit muslimischer Gastfreundschaft: Unglaublich! Wir nutzen Dusche und Toilette der privaten Offiziersquartiere (die saubersten sanitären Anlagen seit langem) und abends kommen sie mit kalten Softdrinks auf eine Stunde Smalltalk vorbei.

Auf dem Zollhof sehen wir die ersten pakistanischen Busse und LKW. Die Fahrzeuge sehen aus, wie aus einem billigen Fantasy-Film. Über und über mit bunten Ketten, Reflektoren, Blinklichtern, gehämmerten Blechen und Windrädern übersät. Die Hecks tragen Gemälde von dem Fahrer, von Frauen oder von Landschaften. Überall sind Inschriften. Die Blechtüren werden durch Holzschnitzereien ersetzt, die Schmuckaufbauten über den Fahrhäusern sind mitunter fünf Meter hoch. Gewicht spielt keine Rolle, die Federn sind eh um das doppelte verstärkt, es wird nicht schneller als 40 km/h gefahren und den Reifendruck möchte ich gar nicht wissen. Jede Nacht bocken die pakistanischen Fahrer die LKWs auf, damit die Reifen nicht mit der Belastung stehen müssen – sicher nicht ohne Grund. Nur an der kleinsten Steigung bleibt die Hälfte der LKW liegen, da würde ich mir an deren Stelle mal ein paar Gedanken drüber machen.

Am nächsten Morgen geht es dann in den pakistanischen Teil von Belutschistan. Die Strasse ist erträglich, aber im Iran wurde man verwöhnt. Ab jetzt gilt Linksverkehr, was für ein ausgemachter Blödsinn! Zum Überholen braucht man einen guten Beifahrer.

Kalaschnikow, G3 und alte Karabiner aus dem Zweiten Weltkrieg gehören langsam zum alltäglichen Anblick. Unterwegs kommt uns ein schwer bewaffneter Konvoi entgegen, welcher zwei Busse schützt. Abends in Dalbandin erklärt uns jemand, dass über diese Strasse tonnenweise Opium aus Afghanistan transportiert wird, und dass die USA Pakistan bei dem Kampf gegen die Drogen unterstützen. Deswegen die moderne Ausrüstung des Konvois. Am Abend übernachten wir auf dem Hof einer Art Her-

berge für Polizei und Militär. Dort treffen wir Kalim, einen jungen Pakistani, welcher Politik und Psychologie studiert, und mit dem wir sehr interessante Gespräche führen. Auch wenn Fragen wie „seid ihr stolz auf Hitler“ doch nicht einfach zu beantworten sind. Offensichtlich kennt hier auch ein Politikstudent nicht die wahre Geschichte des Zweiten Weltkrieges.

Von Dalbandin geht es nach Quetta. Die Strasse wird zum Monotrack: In der Mitte der Piste sind 2,5m Asphalt, um den man verbittert kämpfen muss. Man hat aber schnell heraus, dass man mit voller Geschwindigkeit auf den Gegenverkehr zuhalten muss, damit im letzten Moment beide die Hälfte des Asphalts freigeben. Zeigt man vorher Schwäche, bleibt der pakistanische LKW komplett auf dem Asphalt und man selbst muss in die Wüste. PKW bleiben am besten gleich abseits des Asphalts im Sand, Fußgänger und Fahrradfahrer sollten sich nicht in die Nähe der Piste wagen. Abends erreichen wir Quetta, die Hauptstadt von Belutschistan. Ein wahnsinniges, knallbuntes Chaos. Die Einfahrt zu dem Hotelhof ist so niedrig, dass ich alle Luft aus den Reifen lassen muss, und trotzdem beim Rausfahren am nächsten Tag einen Teil der Dachreling kaputt fahre.

Von Quetta fahren wir weiter nach Lorelei. Der Asphalt verschwindet völlig, die Straße wird zu einer Schotter- und Sandpiste, teilweise nur einspurig. Und das bei einer roten Hauptverkehrsstraße, da können die Nebenstrecken nur Trampelpfade sein! Der Verkehr ist extrem, möchte man überholen, muss man jeden LKW einzeln mit der Pressluftlupe zu Seite scheuchen. Die Schlaglöcher sind mitunter groß und tief wie Swimmingpools. Zwischendurch gibt es für 500m eine nagelneue Asphaltstraße, diese bauen sie aber mit Schaufel und Schubkarre. Für den Straßenschotter tragen sie Steine aus der Umgebung heran, welche dann von Hand zu Schotter zerschlagen werden. Mit den Methoden haben sie keine Chance, die Schäden des starken LKW-Verkehrs auszugleichen, geschwei-

ge denn das Neubauprojekt fertig zu stellen. Wir schaffen etwa 15 km/Stunde auf der Piste, der Anhänger springt und hüpfert wie verrückt, aber für mehr ist der Verkehr zu stark. Plötzlich beginnt eine nagelneue, breite Asphaltstrasse, wir nähern uns der Grenze Belutschistans und ein neuer Bezirk beginnt. Eine Polizeieskorte fängt uns ab und zwingt uns sprichwörtlich mit Waffengewalt zum Teetrinken. Die Pause kommt aber gelegen und der Tee ist sehr gut. Britta darf für ein Foto eine AK-47 halten – ein interessantes Erinnerungsstück.

Die Nacht verbringen wir im Hauptquartier der *Balutschistan Frontier Troups*, wir sind persönliche Gäste des Kommandanten. Über Nacht stellt er vier Wachen ab, welche uns neugierige Einheimische vom Hals halten. Britta wird von zwei schwer bewaffneten Polizisten zum Einkaufen begleitet. Ich komme mir vor, als wäre ich bei der Fremdenlegion, wie sie in Abendteuerromanen beschrieben wird: Bärtige mit Turban und automatischen Waffen in weiten, bunten Kleidern hocken im Halbdunkel vor Lehmhütten, hören Musik und unterhalten sich leise. Es riecht nach Abgasen, Gewürzen und der offenen Kanalisation. Die Dusche ist eine 2 m² große Hütte aus nacktem Zement mit einem Wasserhahn in Kniehöhe – ich bin trotzdem dankbar! In der Nacht viele Mücken.

Mit Eskorte geht es in aller Frühe weiter. Wir kommen in Berge, endlich weicht die Wüste, welche wir seit 3000 km durchqueren, riesigen Wachholderwäldern. Der Lavendel blüht. Immerhin hat nun die Landschaft nun auch Grün und Blau zu bieten, anstelle von ausschließlich Ockertönen. Es ist zur Zeit Apfelernte, alle LKW auf der Strasse sind mit Apfelkisten überladen. Die Äpfel sehen unscheinbar aus, schmecken aber wunderbar. In den Dörfern sieht man die Auswirkungen der Nähe zu Afghanistan: Opiumpfeifen werden auf offener Straße geraucht. Einige Gestalten machen einen sehr unzurechnungsfähigen Eindruck, darunter auch LKW-Fahrer. Abends reisen wir offiziell aus Belutschistan aus, und wir mein-

ten, das anstrengende Stück wäre nun geschafft. Bisher gab es jeden Tag Stress von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, da wir die Gegend so schnell wie möglich verlassen wollten.

Am nächsten Morgen geht es einen Pass durch ein steiles Flusstal hinunter. Die vermeintliche Straße ist noch nicht ansatzweise fertig gestellt. Zwei Mal müssen wir warten, bis dass Bagger und Raupen die Piste wieder geräumt haben. Teilweise liegen sieben oder acht Serpentina direkt übereinander, rechts 10 cm Luft zum senkrechten Fels, links 20 cm Luft zu 150 m Abgrund. Der Abgrund ist meist auch noch auf der Fahrerseite – ich kann so etwas ja eigentlich gar nicht so gut haben... In den Kurven der Serpentina muss ich oft mit dem Anhänger zurücksetzen, damit ich herumkomme. Zum Teil ist die Piste einspurig in die überhängende Bergwand gesprengt. Der ständige Gegenverkehr und die pakistanische Fahrweise bringen die letzte Würze, um ein automobiles Abendteuer abzurunden. Aber nicht nur die Straße ist atemberaubend, auch das Flusstal ist wunderschön.

Nach dem Pass ist aber Schluss mit Lustig: Eine Polizeistation bedeutet wieder stundenlangen Unsinn. Eskorte – inzwischen sind wir nicht mehr freundlich. Alle 50 km anhalten, warten, den blöden Polizisten die Strecke erklären. Wir beginnen, laut und unfreundlich klarzumachen, dass, was immer sie vorhaben, schnell gehen soll: Es hilft. Bei Stopps hält nur ein Teil der Fahrzeuge, der Rest fährt weiter, wir fahren nacheinander und chaotisch los. Das Durcheinander bringt die Polizei aus dem Konzept, und sie kapieren, dass es für sie eine Menge Stress bedeutet, uns anzuhalten. Plötzlich klappt ein Eskortenwechsel auch ohne Anhalten aus freier Fahrt, was vorher eine halbe Stunde Kaspertheater bedeutete. Wir sind Touristen und keine Terroristen, wir wollen nicht wie Gefangene behandelt werden. Alle Weisungen, wir sollten hier nicht anhalten und einkaufen oder fotografieren, werden, wenn nötig auch mit Beschimpfungen, ignoriert. Abends bekommen

wir eine Lüge nach der anderen über einen möglichen Übernachtungsort aufgetischt, die Polizei will uns bloß bis in den nächsten Distrikt bringen, um uns dort den Kollegen aufzuhalsen. Bei Einbruch der Dunkelheit fahren wir neben die Strasse und bleiben dort stehen. Der Polizei wird unmissverständlich klar gemacht, dass wir keinen Meter mehr bei Dunkelheit nach zwölf Stunden hinter dem Steuer fahren. So schaffen sie Betten heran und postieren an jeder Ecke unseres Nachtlagers einen Polizisten. Ein wenig tun mir die Jungs leid, aber wenn uns alle anderen vorher angelogen haben, so muss es dann einen treffen.

Inzwischen haben wir den Indus überquert (Das ist mal ein richtiger Fluss!) und das Klima ist feuchttropisch. Man kann auch nachts nicht im Liegen lesen, der Schweiß würde einem aufs Buch tropfen und in die Augen laufen. Selbst morgens um fünf, kurz vor Sonnenaufgang, haben wir es noch 29,5°C. Erstaunlicher Weise keine Mücken.

Allem Ärger mit der Polizei zum Trotz ist die Landschaft unglaublich. Eigentlich ist die Gegend eine Wüste, der Indus bringt aber Wasser im Überfluss, sodass riesige Landstrich bewässert sind. Völlig leere Sandwüste, Fischteiche, tropischer Urwald und Reisfelder wechseln sich alle zehn Minuten ab. Irgendwie erscheint alles surreal und künstlich, so schnelle Wechsel lassen sich nicht wirklich begreifen. Es gibt hier urige Pflanzen, die ich noch nie gesehen habe; gelb und lila blühende Büsche, Wasserflächen mit Seerosen, Sandwüste mit Palmen (zum Teil ragen Dattelpalmen aus Wasserflächen) und Ackerland. Urige Tiere machen urige Geräusche: große, zum Teil bunte Vögel, Esel, massige Wasserbüffel, Rinder, Dromedare, Ziegen, Schafe und eine Art Schafe, die aussehen, als hätte man Schaf mit Lama gekreuzt, bevölkern die Gegend. Ich habe den Eindruck, dass es all den Viechern am besten mitten im Straßenverkehr gefällt.

Überall sind Menschen. Im Gegensatz zum Iran, wo man über 400 km Niemanden gesehen hat, so ist hier alles, aber auch wirk-

lich alles bewohnt. Zudem gibt es überall Wanderarbeiter, welche mit einem Tractor mit Anhänger von Arbeitgeber zu Arbeitgeber wandern. Auf dem Anhänger befinden sich Zelte, Tiere, die Familie und Vorräte. Alles ist bunt geschmückt und die Traktoren haben meist laute Musik aus quäkigen Druckkammerlautsprechern. Blöd nur: Sie sind sehr breit und sehr langsam.

Den Straßenverkehr haben wir inzwischen als *GAC* bezeichnet: Das größtmögliche Chaos, welches sich mit einer festen Anzahl LKW, PKW, Rikschas, Fahrrädern, Esels- und Pferdekarren, Fußgängern, lebensmüden Fahrradfahrern und absolut wahnsinnigen Busfahrern anrichten lässt. Eine Stadtdurchfahrt hat etwas von einem Top-Down-Scroller¹, nur dass man die Gegner nicht abschießen kann und dass man nur ein Leben hat.

Die im Prinzip breite Strasse wird für alles Mögliche genutzt, nur peripher zum Fahren. Die LKW sind alle so extrem überladen, dass sie nur zwischen 20 und 40 km/h fahren. Einzig nervig ist, dass sie vor Langeweile (oder aus anderen Gründen?) keine Spur halten. Unbedingt ist ein Überholvorgang durch lautes und langes Hupen anzukündigen. Fahrradfahrer haben auf ein Hupen hin die Straße zu verlassen, was sie meist auch tun (bzw. nur einmal im Leben versäumen). PKW können versuchen, mit der Lichthupe den Gegenverkehr zu verscheuchen, ist dieses ein Bulli, LKW oder gar ein Bus, so haben sie aber keine Chance.

Es wird grundsätzlich so gefahren, dass der Gegenverkehr ausweichen muss, egal ob die Strasse breit genug für ein oder vier Fahrzeuge ist. Fahrradfahrer und Fußgänger gehen davon aus, dass der nachfolgende Verkehr bremst – der nachfolgende Verkehr geht davon aus, dass man springt, wenn man ihn nahen hört. Überholt wird immer, mit lautem Hupen, unabhängig vom Gegenverkehr,

¹Top-down-scroller: Ein Computerspiel, bei dem man mit einem Raumschiff unten am Bildschirm von oben mit hoher Geschwindigkeit kommenden Gegnern ausweichen muss.

ob das überholte Fahrzeug gerade ausschert, oder nicht. Der Pakistani hupt an sich gerne und viel, zum Teil aufgrund des Verkehrs, gerne aber auch aus Lust und Laune. Tonfolgen mit weniger als vier Tönen sind etwas für Verlierer und PKW.

Die LKW sind dermaßen verziert und beklebt, dass sie eh nur ein ganz bisschen nach vorne sehen können. Als Hilfe zum Überholen zeigen die LKW einem mit dem Blinker an, wohin man zu fahren hat. Blinker zum Straßenrand bedeutet: Bus von vorne, absolute Lebensgefahr, Blinker zum Gegenverkehr bedeutet: Man kann überholen. Zuerst klingt das paradox, da aber ansonsten grundsätzlich nicht geblinkt wird, macht es Sinn. Schaf- und Ziegenherden, freilaufende Wasserbüffel und Rinder sowie wilde Hunde nehmen natürlich auch mit großer Freude, maximaler Unvorhersehbarkeit und auch den größten Verlusten in den eigenen Reihen am Straßenverkehr teil. Und während nun jeder versucht, sich in dem Durcheinander mit minimalem Sach- und Personenschaden zu arrangieren, so knallen Minibusse und große Reisebusse mit der Druckluftfanfare auf Dauerfeuer mitten durch, ohne auch nur ansatzweise zu bremsen. Ein Bus am Horizont oder im Spiegel bedeutet immer volle Aufmerksamkeit und einen Fuß auf der Bremse. Einen Sattelschlepper mit 70 Km/h durch einen deutschen Wochenmarkt zu fahren, kann man dem gegenüber als rücksichtsvolle Fahrweise bezeichnen.

...hatte ich schon erwähnt, dass hier zusätzlich Linksverkehr herrscht?

Gestern Morgen haben wir erneut versucht, durch frühe und unterschiedliche Abfahrt die Polizei abzuschütteln – leider ohne Erfolg. Nur zwei Motorräder konnten entweichen, der Rest vom Konvoi wurde wieder eingefangen. Nach etwa 70 km stoppte die vorausfahrende Polizei vor einem Gatter, und meinte, die Straße sei hier gesperrt. Wir sollten zurück fahren und über 120 km Umweg eine andere Strecke nehmen. *Noch*

ganz frisch, Herr Polizist?!? Uns erst 70 km eskortieren, um uns dann zurückzuschicken? Es wird von Unfällen und zwei Meter tiefem Wasser auf der Strecke geflunkert. Wieso aus der Gegenrichtung die ganze Zeit LKW ankommen, kann man uns aber nicht so richtig erklären. Kasperletheater könnt ihr alleine machen! Also haben wir ein wenig Druck gemacht: die Straße mit vier LKW blockiert, Motoren heulen lassen und Dauerhupen. Die Polizisten wurden sichtlich gestresst, es bewegt sich aber immer noch nichts. Dann irgendwann starteten in der Nähe drei Kampffjets. Nun war klar, warum wir nicht weiterkonnten – militärisches Sperrgebiet. Aber warum konnte man uns dann nicht vor 70 Km sagen, so ein Flugplatz materialisiert sich doch nicht innerhalb von fünf Minuten. Also haben wir nach 90 Minuten Streiterei gewendet und sind den Umweg gefahren. Also insgesamt etwa vier bis fünf Stunden verloren, auf den Straßen läst sich maximal ein Schnitt von 20 km/h fahren. Trotz Polizei mit Sirene vorweg, was hier nicht wirklich Jemanden interessiert. Nach etwa zwei Stunden hat es mir dann den hinteren rechten Reifen in Stücke zerrissen, war die Reparatur im Iran wohl doch nicht ihr Geld wert gewesen. So etwas passiert immer, wenn es eh schon zu knapp ist...

Ein Reifenwechsel bei der schwülen Hitze im knallenden Sonnenschein bringt einen an körperliche Grenzen. Ein Highlight für die etwa 200 aus der Umgebung herangelaufener Pakistanis war, als ich mich danach in Boxershorts an Josephs Außendusche vom Straßenstaub befreit habe. (Krabbel mal schweißgebadet im zentimeterdicken Staub unter ein Auto, um einen Wagenheber anzusetzen.) Wir haben erst überlegt, für die öffentliche Duschvorführung Eintritt zu nehmen. Nun muss ich in Islamabad schauen, dass ich einen 14.00R20 Reservereifen auf-treiben kann – das wird nicht leicht.

Etwa um 14:00 kamen wir an eine zu bezahlende Autobahn (etwa vier \$ für 300 km). Die Autobahn war der Wahnsinn: Sechsspurig, kein Verkehr (mehr Autobahn-

4 ENDLICH ANGEKOMMEN!!!

polizei als Nutzer), die Decke wie frisch gebügelt und alle 30 km eine Kathedrale von Raststätte – natürlich kaum jemand dort. So konnten wir es dennoch gestern bis nach Islamabad schaffen, die 540 km auf Landstrassen hätten zwei bis drei zusätzliche Tage bedeutet.

Gruß,
Felix.

P.S: Sorry, dass ich mich erst jetzt melde, aber die Handys funktionieren auf dem Land nur für Notrufe, meins überhaupt nicht. Und wo es nicht mal dauerhaft Strom, noch als solche zu bezeichnende Strassen gibt, ist Internet schwer zu bekommen.

5 Sommer – Herbst – Winter – Herbst – Sommer

Islamabad, den 28.09.06
Kilometerstand 13 000 km

Hallo Ihr,

wir sind zurück vom Dach der Welt und wieder auf dem Campingplatz, home sweet home, in Islamabad. Mal wieder Gewitter, genau wie bei der letzten Ankunft. Trotzdem Mücken. Draußen ist es inzwischen dunkel. Ich liege auf meinem Bett und versuche mich zu erinnern, was die letzten Wochen so passiert ist.

Inzwischen ist Ramadan, das ist für Reisende gar nicht so einfach. Man bekommt tagsüber nichts Frisches zum Essen zu kaufen: kein Brot, kein Chicken-Curry, keine Zamossas¹, kein Dal². Die Restaurants sind alle geschlossen. Nur trockene Kekse und Tütensuppe sind als *Fastfood* zu bekommen. Na ja, immerhin schmecken die Kekse hier echt gut.

Zudem ist Essen, Trinken (auch Wasser – bei dem Klima ganz schön ungesund) und Rauchen dem gläubigen Moslem vor Sonnenuntergang verboten. Man sollte darauf achten, dieses aus Rücksicht in der Öffentlichkeit auch nicht zu tun. Beim Rauchen und Wassertrinken für mich gar nicht so einfach. Die Pakistani sind, wahrscheinlich aus Untermisshandlung, tagsüber recht schlecht gelaunt. Nach Einbruch der Dunkelheit herrscht dafür aber nach dem Essen regelrecht Partylaune.

Bald geht es nach Indien, dort darf man hoffentlich wieder (fast) Alles. Ich bin schon gespannt.

Aber mal der Reihe nach, derselbe Ort vor zwei Wochen: Eigentlich war geplant,

¹Kleine, frittierte Taschen aus Kartoffeln, Gemüse und Huhn, Rind oder Schaf

²Gekochte Linsen, meist Beilage zu Reis

am 13.09. hier zwei weitere Mitfahrer an Bord nehmen, die für zwei Wochen den KKH (Karakorum-Highway) mitfahren wollten. Dummerweise, wegen der unmöglichen Kommunikation auf der Strecke durch Belutschistan, der Unsicherheit, ob die Grenze für uns offen ist und schlecht gelaufenen Absprachen, waren sie unsicher, ob wir überhaupt in Islamabad ankommen werden. Da sie die Möglichkeit hatten, Tickets für einen der schwer zu bekommenden Flüge nach Gilgit³ zu ergattern, sind sie leider am Morgen des 13.09. abgeflogen. Also keine Mitfahrer in Islamabad. Es blieb aber immer noch viel zu tun, z. B. ein Reserverad zu besorgen. Am Morgen des 14.09. fahren Steffen und Ich mit dem Taxi zu einer Adresse, die wir von Alex und Jürgen erhalten haben, welche wir im Südiran getroffen haben. Dort soll man große Militärreifen bekommen können. Meine Reifengröße wird hier zivil nicht gefahren. Die Adresse ist *Tyre – Bazar, Shop Nr. 476, Ravalpindi*. Shop Nr. 476, da bekommt man eventuell einen Eindruck, was der Reifenbazar in *Pindi* so für Ausmaße hat. Ravalpindi ist übrigens der *wilde* Teil von Islamabad. Islamabad ist eine recht kleine Stadt, welche in den 60er Jahren auf dem Reißbrett entworfen wurde. Die Viertel sind rechteckig angelegt und durchnummeriert, es gibt große Parks und breite Straßen. Ravalpindi ist die eigentliche Großstadt, ein absolutes Chaos. Nach der Autobahnabfahrt gelangt man direkt von der *1. Welt* Islamabads in die *3. Welt* Ravalpindis. Kleine Hütten aus diversen Baumaterialien, überall Werkstätten, Schlachter, Händler für Baumaterialien, Lebensmittel, Werkzeuge, Elektrogeräte und Autoteile;

³liegt auf der Hälfte der Strecke des KKH

manchmal überdacht, meistens unter freiem Himmel. Überall Müll, Durcheinander, bunte Farben und Menschen. Handkarren und Fuhrwerke mischen sich mit alten Autos, LKW, Traktoren und Rikschas. Der Verkehr verknotet sich hoffnungslos, aber unser Taxifahrer erweist sich als sehr geschickt. Trotzdem wären wir streckenweise zu Fuß um ein Vielfaches schneller gewesen. Polizisten verteilen keine Strafzettel oder Ähnliches, böse Fahrer werden zur Strafe bloß an den Rand beordert und bekommen 10 Minuten Auszeit. Falschparker auf Schnellstrassen werden mittels Gabelstapler aus dem Weg geräumt.

Auch wenn der Taxifahrer hervorragend drängeln kann (er stößt nur zweimal mit dem Spiegel an Motorradfahrer), kann er umso weniger Englisch verstehen und gar keine lateinischen Buchstaben lesen. Zusätzlich meinen die Einheimischen oft eh besser zu wissen, wohin man möchte, als man selbst, was eine Frage nach dem Weg oder eine Taxifahrt unnötig verkompliziert. So fährt der Taxifahrer uns erst an zwei falsche Ziele, bis dass er ernsthaft beginnt, die Adresse auf dem Zettel anzusteuern, welchen wir ihm bei Antritt der Fahrt überreicht haben. Na ja, der Preis für die Fahrt war vorab vereinbart. In der Nähe des Tyre-Bazars muss sich der Fahrer durchfragen, das ist aber ok, niemand kann alle Läden in 'Pindi kennen. Straßennamen oder ein System gibt es nicht wirklich.

Vor Ort beim Reifenhändler bekomme ich Hoffnung, er ist schwer begeistert, dass wir von Jürgen empfohlen wurden und meint, einen 14.00-20 Reifen besorgen zu können. Brrr – Ein Diagonalreifen...

Am nächsten Tag kommt der Händler zum Campingplatz, nimmt meine Felge mit und bringt einen montierten Reifen. Der Reifen hat mit neuem Schlauch und neuem Felgenband umgerechnet 130€ gekostet, an sich deutlich weniger, als ich befürchtete. Leider ist der Reifen aber von 1987, beinahe so alt wie ich, und auch in entsprechend dürftigem Zustand (für Deutschland nur Schrott). Das Profil ist amerikanisches Militärprofil und es ist ein Diagonalreifen, passt also vom Durch-

messer nur bedingt zu meinen Gürtelreifen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten aber wohl noch fahrbar, als Reserve muss es genügen. Abends ist vor allem durch Hilfe meiner Mitfahrer das Auto schon fast wieder völlig sauber!

Ein Teil der Gruppe bricht schon am 16.09. zum KKH auf, ich muss aber noch das Motoröl wechseln und wir müssen für die nächsten Wochen einkaufen. Steffen lässt seine Federn (kalt) aufschmieden. Abends genießen wir den zusätzlichen, ruhigen Tag in Islamabad. Am 17.09. brechen auch wir auf.

Kurz nach Islamabad beginnen die Berge, die Straße führt uns durch Terrassenfelder, Kieferwälder und Berge. Die bauen hier wirklich Bananen, Mangos und andere tropische Früchte an, die ich zwar schon mal gegessen habe, deren Namen mir aber nicht einfallen. Abends erreichen wir das Industal, an dem wir übernachten. Der beeindruckende Fluss, gigantische Wassermassen donnern durch ein enges, felsiges Flussbett, ist bitterkalt. Leider können wir nicht sehr nah an den Fluss heranfahren, sodass wir nach einem kühlen Spaziergang zum Fluss zurück in die schwüle Hitze müssen. Den ganzen Tag über kommt uns eine gigantische chinesische Bauflotte auf überbreiten Sattelschleppern entgegen. Man merkt hier in Pakistan deutlich, dass das *Reich der Mitte* auf dem Weg vom Billigproduzenten zur Weltmacht ist. Wenn hier etwas funktioniert, dann haben die Chinesen die Finger mit im Spiel. Die chinesischen Fahrer der überbreiten Sattelschlepper haben immerhin richtige Führerscheine, das macht die Sache erträglicher.

Am Rand der Straße blüht Cannabis, das Zeug wächst hier wie Unkraut. Allein der Geruch, welcher bei voller Fahrt durch die Fenster zieht, bringt einen aus dem Konzept. Aber uns fehlt schlicht die Zeit für wilde Exzesse, so dass wir die Finger von dem Kraut lassen. Einige Verkehrsteilnehmer und Passanten machen aber nicht den Eindruck, vergleichbar abstinent zu sein. Selbst Polizisten kauen hier nach dem Dienst gern mal den ein- oder anderen Stängel, welchen sie uns

auch freundlich zusammen mit einem einfachen Abendessen anbieten.

Am nächsten Tag beginnt die Fahrt auf dem KKH, und damit auch die (Schock)Therapie für meine Höhenangst. Nach Ende der Tour habe ich auf jeden Fall vom fahrenden Auto aus keine Probleme mehr mit tiefen Abgründen. Ich stelle fest, dass ich nicht weit fahren kann, ich habe starken Durchfall und muss mich übergeben. An einer ausreichend breiten Stelle halten wir an. Ich lege mich schlafen, sobald ich mir den Weg vom Fahrersitz bis zum Koffer zumute. Nachmittags kann ich langsam weiterfahren. Wir erreichen das Tagesziel nicht, obwohl wir den ganzen Rest des Tages fahren. Die Fahrt beginnt bei 600 m über NN und endet bei etwa 1000 m über NN. Nachts zieht ein gewaltiges Gewitter das Tal herauf. Die Blitze schlagen horizontal in die Bergflanken, die Berge sind höher als die Wolken.

Vielleicht etwas zur Route: der KKH ist eine Straße, wie es sie in der Welt höchstens in Tibet oder den Anden vergleichbar geben kann. Eventuell nicht zu Unrecht nennen ihre Erbauer sie *Das Achte Weltwunder*. Mit Hilfe der Chinesen von 1960 bis 1979 gebaut, folgt sie dem Indus- und dem Hunza-Tal durch das größte und höchste Gebirge der Welt bis zum Pass auf 4700 m Höhe, auf der sich die höchste Grenzstation der Welt zwischen Pakistan und China befindet. Hier treffen Karakorum, Hindukusch und Himalaya aufeinander. Teilweise ist sie in die senkrechte Felswand gesprengt, teilweise in Geröll- oder Schlammhalden geschoben, selten ist das Tal breit genug für einen normalen Straßendamm. Den Flüssen folgend benötigt sie etwa ein Vierfaches der Luftlinie. Zum Teil ragen direkt neben dem Tal 6000 m und höhere Berge auf. Der Naga-Prabat (aka Killer-Mountain) mit über 8000 m z.B. liegt nur wenige km von der Straße entfernt. Die Landschaft ist abseits der Straße absolut unzugänglich, viele Berge hier haben noch nicht einmal einen Namen. Die Flüsse sind reißend, die Talwände senkrecht und Kilometer hoch, die Gipfel und Pässe kaum

zu überwinden. Ständig gehen Geröll- und Schlammlawinen und bis zu hausgroße Steine auf die Straße nieder. Man weiß nicht genau, was man mehr zu fürchten hat: Den Abgrund zum Fluss oder den senkrechten Hang, zum Teil bloß Lehm mit riesigem Geröll lose gespickt, senkrecht höher, als man blicken kann. Eine eigene Armeeinheit ist ständig damit beschäftigt, die Straße mit Bulldozern zu räumen und notdürftige Ausbesserungen vorzunehmen. Aber trotzdem geht es über stählerne Behelfsbrücken, nicht selten fehlen Teile der Straße. Löcher bieten einen Blick auf den Fluss in Schwindel erregender Tiefe. Kilometer hohe Geröllfelder lassen sich nicht befestigen, da hilft nur räumen. Gruselig, ob eine frisch ins Geröll oder in den Schlamm geschobene Piste den LKW trägt – sie hat getragen. Zweimal fallen uns kleine Steine auf Dach und vor die Windschutzscheibe, glücklicher Weise bleibt es nur bei den kleinen Steinen. Einmal finden nachfolgende Fahrer große Brocken auf der Straße vor, welche bei der Durchfahrt der ersten Fahrzeuge des Konvois dort noch nicht gelegen haben. Und das bei einem Zeitfenster einer Dreiviertelstunde. Die Chinesen und Pakistani zerschlagen die Brocken mit großen Hämmern und räumen sie zur Seite, wenn sie nicht unfahrbar sind.

Am nächsten Tag gilt es die fehlende Strecke vom Vortag aufzuholen, unterwegs lesen wir Jörn(II) und Andi in Gilgit auf. In der Dämmerung erreichen wir die Anderen in Aliabad. Direkt neben dem Campingplatz erhebt sich unter anderen 7000ern der 7788 m hohe Berg Rakapochi, die Zahl konnte ich mir ausnahmsweise merken. Leider hängen die Wolken zu tief, erst als wir auf dem Rückweg wieder dort halten, können wir die Gipfel sehen.

Weiter geht es nach Norden und auch nach oben. Wir fahren entspannte 70 km nach Pasu. Auf etwa 3000 m beginnt man die Höhe schon deutlich zu spüren. 40 Treppenstufen zur Toilette sind nicht mehr *mal eben* zu schaffen, dafür ist die Luft schon zu dünn. Die Autos blasen sichtbare Rauchfahnen aus

den Auspuffrohren. Im Motor fehlt Luft, um den vorhandenen Diesel komplett zu verbrennen. Pasu liegt direkt vor einem Gletscher, von daher ist es nachts recht kühl. Schnee bleibt hier im Sommer aber erst ab 5000 m liegen, das ist hier etwas anders, als in den Alpen. In den Dörfern wachsen auch noch über 3000 m Höhe Bäume. Ansonsten wächst hier aber nicht viel, man kann es kaum glauben, aber es regnet schlicht zu wenig. Trotz der vielen Gletscherflüsse ist dieses Gebirge im Grunde eine Wüste.

Da man auf dem Pass und an der Grenzstation nicht übernachten darf, geht es am nächsten Morgen früh los. Weiter bergauf. Durch atemberaubende Schluchten und durch Furten immer den Fluss entlang. Die Bäume entlang der Straße haben buntes Laub. Vom tropischen Dauersommer sind wir im Herbst angelangt.

Spätestens ab der 4000 m-Marke spürt man den Leistungsverlust deutlich und kann ihn an der schwarzen Russwolke hinterm Auto auch gut sehen. Ein Turbomotor, ja das währe jetzt fein... Warum wir nun genau den Anhänger mit zum Pass nehmen? Unterwegs fällt uns auf, dass der auch gut hätte im Tal bleiben können. Aber der Deutz brummt trotzdem brav jede Steigung hinauf. Oben an der Grenze läuft eine große Jak-Herde. Urige Viecher mit langen Hörnern und langem Fell, die unglaublich gut und schnell klettern können. Die Grenze ist ruhig und überschaubar, es gibt aber durchaus Verkehr.

Wir gehen zu Fuss die letzten Meter zur Chinesischen Seite der Grenze. 4700 m, da läuft man nicht *mal eben* wild durch die Gegend. Nach wenigen Schritten wird mir schwindelig, und ich merke, dass ich es etwas langsamer angehen lassen muss. Auf halber Strecke beginnt es zu Schneien. Wir sind endgültig im Winter angekommen, und bei dem Wind verfluche ich mich, meine Jacke im Auto vergessen zu haben. Aber *mal eben* zurück Laufen und sie hohlen... Auf dem Rückweg vom Chinesischen Grenzturn kommt der Wind logisch von der anderen Seite, sodass zum Schluss immerhin beide Oh-

ren eingefroren sind.

So eindrucksvoll hier alles ist, 5000 m sind auf Dauer nicht wirklich toll. Hier wächst nur ein wenig Gras, arschkalt, keine Luft und die nächste Stadt 35 Fahrstunden Rappelpiste entfernt. Wir spekulieren, was die Grenzer wohl ausgefressen haben, um hierhin versetzt zu werden. Auf dem Rückweg bekommen wir fiese Kopfschmerzen, welche bei mir noch einen weiteren Tag anhalten sollen. Ab 2000 m geht es dann wieder. Bergsteigen als Hobby, also schwere körperliche Arbeit in diesen Höhen? Ohne mir!

Am nächsten Tag fahren wir der Gruppe 70 km voraus. Jörn(II) und Andi, die neuen Mitfahrer voller Tatendrang, welche erst etwas unbegeistert ob der geringen Strecke waren, erwischt der übliche Margen-Darm-Virus, so dass schlussendlich alle sehr zufrieden mit zwei ruhigen Tagen Aliabad mit wolkenfreiem Blick auf den Rakaposhi sind.

Am zweiten Tag fahren Jörg, Jörn(II), Willi, Andi und ich wenige Kilometer nach Karimabad. Wir nehmen einen *Bus*. Einer der kleinen Suzuki-Bullis (diese ganz niedlichen, schmalen) ist mit 21 Leuten und etlichen Waren besetzt. Jörg und ich hängen uns mit sechs weiteren Pakistani außen an den Bus, innen hätten allein meine Knie drei Sitzplätze belegt. Der Ausblick ist grandios und die Pakistani haben ihren Spaß. Besonders als wir frische Äpfel geschenkt bekommen. Diese zu essen benötigt besonders in Kurven und bei Straßenschäden nämlich eine Menge Geschick: Man kann sich bloß noch mit einer Hand festhalten. Der Busfahrer nimmt von uns umgerechnet 14 ¢ für die Fahrt.

In Karimabad habe wir uns ein altes Fort angeschaut – na ja – von Weitem zumindest. Zum Einen hätte man zum Fort noch ein gehöriges Stück bergauf laufen müssen, zum Anderen ist der Eintritt für Ausländer recht hoch und des Weiteren meinten die Anderen, aus dem Tal sähe man das Fort eh am besten... Dafür gibt es gute, preiswerte Terrassencafes mit atemberaubendem Ausblick. Noch ist es Herbst.

Am nächsten Tag geht es die weite Strecke,

170 km an einem Tag sind eine Herausforderung, nach Shilas. Die Einheimischen sind direkt im Dorf recht nervig, sodass ein Teil der Gruppe flüchtet. Wir erleben eine wunderschöne Nacht in der Bergwüste. Nur etwas windig, die Hängerplane muss zwischendurch neu befestigt werden. Britta und Richard versuchen uns nachts noch mit dem Motorrad zu erreichen, fahren sich aber im Sand fest, so dass sie ins Dorf zurückkehren müssen. Nun ist es wieder Sommer.

In der nächsten Nacht in Besham erinnere ich mich auch wieder, was noch zum Sommer gehört: Mücken. Mich reißt es morgens um drei aus der Tiefschlafphase, als mich eine unterm Fuß zwischen die Zehen sticht. Keine Rücksicht auf buddhistische Weltansichten, keine Rücksicht auf die schlafenden Mitfahrer im Auto: DAS BEDEUTET KRIEG! Nach intensivem Einreiben mit Mückenöl schalte ich im Fahrhaus eine Lampe an, lege mich auf die Lauer und erschlage alle!

Vorher abends war ich mit Jörn bei einer Reifenbude, einen Reifenschlauch zu wechseln. Haarsträubend wird es, als Druckluft benötigt wird. Der Kompressor besteht aus einem Dieselmotor und einem über einen Keilriemen angetriebenen Kompressor. Nachdem die Kinder den Motor angekurbelt haben, nimmt eins der Kinder den Keilriemen, legt ihn über die laufende Antriebscheibe und schiebt ihn mit einem Ruck auf die Riemenscheibe des Kompressors. Zugegeben geschickt, aber eine kleine Ungeschicktheit hätte dem Kind auch die Hand gekostet.

Als sich der Innenring der Felge nicht lösen will, geben sie Druck auf den Reifen und schlagen dann auf den Innenring bei demontiertem Sprengring. Zum Glück ist der Innenring zufällig ausreichend verkantet, sodass er sich nicht lösen lässt. Hätte er sich, wie beabsichtigt gelöst, hätte der Innenring den Monteur und einige der Schaulustigen schwer verletzt, wenn nicht sogar getötet. Jörn und ich gehen mit Grausen in Deckung.

Auf der Fahrt nach Besham bekommt mein Auto zum ersten Mal Feindkontakt (die Gruppe hatte inzwischen vier

leichte, unverschuldete Unfälle). Ein Fahrer eines Pritschenbullis ist im üblichen Ortschaftschaos uneins mit den Dimensionen seines Fahrzeugs und erwischt mich rechts vorne, während wir stehen. Stoßstange und Kotflügel zerkratzt, an einer Stelle ist der Kotflügel gesplittert. Man merkt, dass es in diesem Land keine praktische Führerscheinprüfung gibt. Blöd, dass der Bulli so hoch war, niedrige PKW dürfen sich ja gerne an meinem LKW den Wagen kaputt-fahren, wie sie lustig sind. Hauptsache sie erwischen keine lackierten Teile meines Autos.

Na ja, hätte schlimmer kommen können. Ich spare es mir, mit dem Pakistani zu diskutieren, bei den hiesigen Werkstattpreisen (15 €/Tag) hätte ich von ihm eh kein nennenswertes Geld bekommen können, eine Versicherung hat hier sowieso keiner. Ein paar deutsche Flüche aus dem offenen Fenster müssen genügen. Es hat aber Jörn(II) am Steuer gesessen, ich bin bisher immer noch unfallfrei.

Die Fahrt nach Islamabad am Folgetag verläuft ohne besondere Zwischenfälle. Ok, auf Haaresbreite überfahre ich eine Kuh. Sie springt direkt vor mir aus dem Gebüsch und stolpert, so dass sie über die Straße rutscht. Die Bremsen blockieren auf allen sechs Rädern, was der rutschige Straßenbelag hergibt, und die Mitfahrer werden gut durchgeschüttelt. Es passt aber noch. Steffen im LKW hinter mir denkt, ich hätte das Rind erwischt, da die Kuh am Boden lag und ruft über Funk „Fahr bloß sofort weiter“. Er erkennt von hinten aber nicht, dass der wütende Bauer mit der Mistgabel gar nicht auf mich losgehen möchte, sondern nur auf sein ausgerissenes Nutzvieh. Außerdem darf man in Pakistan Kühe überfahren, die sind erst in Indien heilig.

In einer Kurve liegt plötzlich der Motorradhelm eines unserer Mitfahrer auf der Straße und ich bekomme das kalte Grausen. Die Frau eines Schweizer Ehepaares auf Weltreise ist seitlich in einen pakistanischen LKW gefahren, es ist ihr aber außer einem Schock nichts geschehen. Wir laden das verbotge-

ne Motorrad und die dankbare, aber bleiche Schweizerin auf den LKW und bringen beide nach Islamabad. Zum Dank haben uns die beiden heute zu einem hervorragenden Essen eingeladen.

Gestern bin ich noch einmal nach *'Pindi* gefahren, um meinen hinteren Tank schweißen zu lassen. Ein Blech ist auf Grund von Vibrationen gebrochen. Was Pistenfahrten nicht alles zerlegen können? Nach vier Stunden Fahrt mit Dauerhupe durch das totale Chaos, Trucktrail mit PKW und Behausungen als Torstangen, und viel freundlicher Hilfe, finden wir jemanden, der sich an den Tank traut. Bestimmt 20 Werkstätten, alles im Freien. Der Boden besteht aus Öl, Dreck und Schrott, alles zu gleichen Teilen. Mitten im Sand zerlegen sie Getriebe und schleifen Kurbelwellen. Mit einer Elektrode und ohne Schutzschild wird mitten in der allgemeinen Öllache an meinem Tank Feuerwerk veranstaltet. Ich stelle unauffällig einen meiner Feuerlöscher an den Ort des Geschehens, um ihn schnell griffbereit zu haben. Das Massekabel fehlt, sodass sie zuerst eine Brücke aus Rohren, Flach- und Baustahlstücken ans Auto schweißen, um Masse zu bekommen. Ständig stolpert jemand darüber, sodass dann erst die Brücke repariert werden muss, bevor es weitergeht. Als Ergebnis habe ich nachher drei Löcher im Tank, anstelle von nur einem. War aber trotzdem spannend.

Abends müssen wir uns von Jörn(II) und Andi verabschieden, ihr Urlaub ist schon wieder abgelaufen. Schade, sie werden mir fehlen.

Heute habe ich mich der wachsenden Löcherpopulation an meinem Tank mit Sikaflex und T-Shirt-Stücken gewidmet. Mal schauen ob es hält. Hier ein Schutzgasschweißgerät aufzutreiben würde eine Woche in Anspruch nehmen und mit dem Autogenbrenner traue ich mich nicht an einen Tank mit Restsprit. Die Arbeit war nicht wirklich toll, unter dem Auto verlief eine Ameisen-Autobahn.

Heute ist Rüdiger mit dem Flugzeug aus

Deutschland eingetroffen, er hatte uns im Iran verlassen. Er hat Vollkornbrot und Müsli mitgebracht, eine erlesene Delikatesse!

Morgen geht es in Richtung Indien, mal schauen, wie diese Grenze so wird. Die Grenzen mit dem schlechtesten Ruf waren bisher die besten...

Liebe Grüße,
Felix

6 Chaos, Feste, Elend

Jungle Base Camp, Nepal, den 12.10.06
Kilometerstand 15 000 km

Präscriptum: Sorry für die lange Pause. Indien war zu anstrengend zum Schreiben und in den abgelegenen Wäldern von Nepal ist schon allein Elektrizität für ein paar Stunden eine Ausnahme. Dafür gibt es jetzt zwei Mails auf einmal.

Hallo Ihr,

ich sitze hier im Urwald, es ist unerträglich schwül. Nachts fallen beständig Tropfen aus dem Bambusbäumen, es taut hier dermaßen, dass es morgens im Auto aussieht, als hätte es hereingeregnet. Nachts ist nicht daran zu denken, Fenster und Türen vom Auto zu schließen. Schon beim Tippen läuft einem der Schweiß in die Augen. Ich schreibe diese Mail also unter harten Entbehrungen! Bewegungen sollten tunlichst vermieden werden. Hier ist alles grün, es gibt so Tiere wie Nashörner, Elefanten oder auch Tiger. Gestern sind wir mit einem undichten Schlauchboot einen Tag auf einem Fluss gefahren, gesehen haben wir von den Tieren aber nur Fußspuren. Affen, Geckos und Insekten sieht man aber viel, riesige Gottesanbeterinnen, faustgroße Spinnen. Im hohen Elefantengras lauern Blutegel. Erstaunlicher Weise aber angenehm wenig Mücken.

Nach der Flussreise, streckenweise sind wir im Fluss geschwommen und haben kurze Abstecher in den Urwald unternommen, konnten wir zahme Elefanten besuchen, welche von der Regierung für Touristen und vor allem für Patrouillen im Wald verwendet werden. Dort gab es auch einen nur drei Monate alten Elefanten, welcher während des Monsuns angespült wurde. Nicht größer als ein großer Hund, wenn auch massiger, sind

die Tiere echt niedlich. Es ist schon komisch, wenn einen tapsige 80 Kilogramm mit einem Rüssel begrüßen. Als der Hund von Lutz & Heidi verstört bellte, konnte der kleine Elefant schon richtig mit seinen Ohren drohen und gewaltig tief knurren. Schade, dass die nicht so klein und niedlich bleiben!

Aber zurück nach Islamabad und in eine andere Welt. Wir fahren am späten Morgen los, uns erwartet die hervorragende und auf Grund der Straßengebühr kaum benutzte Autobahn von Islamabad nach Lahore, der Grenzstadt zu Indien. Plan ist es, etwa 50 km vor Lahore auf einem der angenehmen Autobahnrastplätze zu übernachten und uns am nächsten Tag an der Grenze mit den Motorradfahrern zu treffen, welche die harte Tour über die Landstraße nehmen müssen. Motorräder dürfen die Autobahn nicht benutzen, da die Einheimischen 200 ccm-Gefährte, mit zum Teil vier oder fünf Personen besetzt, ein absolutes Verkehrshindernis sind. Erklärungen, dass unsere Motorräder 160 km/h und mehr erreichen, sorgten für Erstaunen bei der Autobahnpolizei, verschafften uns aber keine Ausnahmeregelung.

Der Plan mit der Übernachtung war zwar gut, aber 52 Km vor Lahore passierten wir den letzten Rastplatz. Also sind wir trotz einbrechender Dämmerung weiter bis zur Grenze gefahren. Lahore begrüßt einen von der Autobahn aus mit offenen Abwasserkanälen, der Gestank nimmt einem jede Lust, die Innenstadt zu besuchen. Diese machte aber, bis auf ein totales Verkehrschaos und sehr knappe Unterführungen (Die CB-Antenne kratzte mit einem Getöse am Beton, dass es einem Angst und Bange wurde), einen recht schönen Eindruck. Kurz vor der Ausfahrt aus der Stadt wird es dunkel,

wir erreichen aber doch unfallfrei die Grenze. Auf dem Zollhof ist es recht angenehm, ein Hotel bietet Abendessen und Frühstück. Leider viele Mücken.

Mit Trompetensignalen werden wir am nächsten Morgen geweckt, man meint gleich reitet die Kavallerie den Grenzzaun nieder. Es sind aber nur die üblichen Signale der Grenztruppen. Der Grenzer möchte mit Shampoo in einer undurchsichtigen Tüte bestochen werden, damit er uns vor den anderen Wartenden an der Grenze abfertigt. Wir haben im Iran in den Gästehäusern das Shampoo, welches dort in kleinen Flaschen auf dem Bad steht, gemopst. Damit bestechen wir den pakistanischen Grenzer. Er hat über das iranische Produkt die Nase gerümpft, es dann aber doch akzeptiert. Die indische Seite ist so Nerven zermürend, wie uns ihr Ruf schon angedroht hat. Viele sinnlose Dokumente müssen akribisch ausgefüllt, gestempelt, unterschrieben und abgegeben werden. Die Grenzer füllen mein Carnet falsch aus, was mich etwas nervös macht. Ich bekomme alle falsch ausgefüllten Abschnitte jedoch zurück, daher dürfte das nachher kein Problem mehr machen.

Interessant sind die Tribünen an der Grenze. Inder und Pakistani mögen sich nicht besonders, schon ob des schwelenden Kashmir-Konflikts. Daher treffen sie sich jeden Nachmittag um 17:00 Uhr auf den Tribünen und beschimpfen sich gegenseitig. Es wird aber davon abgeraten, dieser Tradition beizuwohnen, da es dabei öfter zu handgreiflichen Ausschreitungen kommt. Daher fahren wir noch am selben Tag weiter bis Amritsar in Indien.

Ein erster Eindruck von Indien macht mir schwer zu schaffen: Mit Kraftfahrzeugen dürfen nur Ausländer die Grenze überqueren, Inder und Pakistani müssen zu Fuß gehen. Auch LKW werden vor der Grenze entladen. Zentnerschwere Säcke mit Kartoffeln und Getreide werden von Hand entladen und direkt am Grenzstreifen von pakistanischen an indische Tagelöhner übergeben. Auf der indischen Seite sieht man die Tagelöhner dabei, wie sie einzelne Getreide-

dekörner auflesen, welche beim Transport aus den Säcken gefallen sind. Und das, obwohl sie arbeiten. Insgesamt sieht man in Indien gerade in den Großstädten offene Armut und direktes Elend. Dieses war im an sich ärmeren Pakistan so nicht zu sehen. Dort scheint die Familie das Schlimmste abzufedern. Auch hier in Nepal, einem der ärmsten Länder der Welt, sieht man nicht das Elend, wie in der Industrienation Indien.

Andererseits ist Indien nicht nur knallbunt, sondern auch sehr frei. Als wir in Amritsar an einer Tankstelle stehen, kommt ein Mann splitterfasernackt die Straße entlang. Er hat aber einen selbstbewussten Gang, gepflegte Haare und trägt eine teuer aussehende Uhr. Ob er aus religiösen Gründen nackt läuft, oder nur eine Wette verloren hat – keine Ahnung. Die Inder lachen über ihn, aber ansonsten scheint dieses aber ok zu sein. In Pakistan wäre so etwas undenkbar. Überall auf der Straße spielt Musik, es gibt ständig Volksfeste zu feiern. Es gibt in den Städten ansatzweise ein Nachtleben, welches selbst in der Türkei außerhalb von Großstädten nicht wirklich zu finden ist.

Hier gibt es auch nicht mehr die eine sehr ernst genommene Staatsreligion wie in den islamischen Republiken, sondern es mischen sich bunt Hindus, Sikh, Katholiken und Muslime. Gewöhnungsbedürftig sind auch die ganzen Hakenkreuze. Hier sind sie ein Glückssymbol und werden daher auf Autos, Streichholzschachteln, Ziegel u. s. w. gedruckt.

In Amritsar stehen wir im Garten eines recht teuren, aber guten Gästehauses. Überall laufen Streifenhörnchen herum, niedliche Tierchen, wie Eichhörnchen, aber bloß mit Streifen. Die Tiere gibt es in Nordindien überall. Im Gästehaus trinken wir unser erstes Bier seit der iranischen Grenze, dem wohl auch noch das ein oder andere gefolgt sein muss. Zumindest werde ich am nächsten Morgen wieder an die Schattenseiten des Alkoholgenusses erinnert.

Wir bleiben in Amritsar bis zum 2.10, da an dem Morgen meine Tante Brigitte mit

dem Flugzeug zu uns stößt. Am zweiten Tag dort besichtige ich den Goldenen Tempel. Man muss seine Schuhe am Eingang abgeben und seine Haare mit einem Tuch bedecken. (Lustig, in Indien tragen die Männer Kopftuch bzw. Turban, im Iran und in Pakistan waren es die Frauen.) Der vollständig vergoldete Tempel steht inmitten eines Teichs innerhalb der Tempelanlage. Alte Männer lesen von Trommeln begleitet aus großen Büchern in einer Art Sprechgesang vor. Ich wäre beinahe eingeschlafen, so ruhig und angenehm war dort die Stimmung. Der Tempel im Wasser bietet bei Sonnenuntergang einen atemberaubenden Anblick.

Nachdem Brigitte planmäßig im Gästehaus eintrifft, machen wir uns auf den Weg über die indische *Autobahn* nach New Delhi. Die *Autobahn* zeichnet sich durch eine vierspurige Fahrbahn in recht gutem Zustand aus. Ansonsten wird sie wie alle Straßen Indiens als Marktplatz, Viehweide und allgemeiner Lebensraum genutzt. Unterwegs habe ich meinen ersten Unfall, bei dem ich auch am Steuer sitze. Bei der Überquerung einer Brücke höre ich ein komisches Wummern und der Schrei des Beifahrers lässt mich nach links ausweichen. Ich verringere so den Abstand zwischen mir und dem Brückengeländer von 20 cm auf 5 cm. Da hat mich bei Gegenverkehr rechts ein PKW überholt und wohl darauf gebaut, dass ich sehen könnte, was rechts vor meinem Vorderrad stattfindet. Zumindest hat er versucht mich abzudrängen, als es ob des Gegenverkehrs eng wurde. Hat aber nicht geklappt, bei einem Linkslenker im Linksverkehr ist die rechte Seite des LKW komplett nicht einzusehen. Und was ich nicht sehe, veranlasst mich auch nicht zum Ausweichen. Das Heck des recht neuen PKWs weist deutliche Spuren der groben Stollen meiner Reifen auf. Da hat er noch einmal Glück gehabt, hätte er in dem Moment gebremst, hätte ich seinen PKW überfahren. Ein Grund zum Anhalten ist eine solche, leichte Fahrzeugberührung in Indien nicht. Der Fahrer fährt direkt

im Anschluss fort, andere Fahrzeuge zu überholen.

Mittags finden wir ein Mc-Donalds-Restaurant, welches wir schamlos ansteuern. Das erste Fast-Food seit der deutschen Grenze. Das Lieferprogramm ist völlig anders als bei uns, in Indien erlaubt die Religion kein Rindfleisch.

Der Verkehr allgemein findet in Indien mit mehr logischem Verstand, aber dafür noch brutaler als in Pakistan statt. LKW versuchen einen nur noch zu rammen, wenn wirklich kein Platz auf der Straße ist. Die Pakistani konnten das auch grundlos. In der fahren ihre Autos nur in tiefe Straßengräben, um auszuweichen. Die Pakistani konnten ihr Auto auch ohne ersichtlichen Grund in einen Bewässerungsgraben fahren. Vielleicht sind sie auch nur etwas weniger betrunken, bekifft oder betäubt, wer weiß das schon.

Die Straßen sind hier, vor allem in Ortschaften, in erster Linie von Fußgängern, Fahrrad- und Rikschafahrern bevölkert. PKW- und LKW-, gerade aber Busfahrer gehen schlicht über Leichen, um ihre viel zu hohe Geschwindigkeit beizubehalten. Oft sind sie merklich benebelt, ob Alkohol, Opium, Haschisch – ich will es garnicht wissen. Wer bei dem Geräusch einer Bus-Hupe nicht ohne zu Zögern von der Straße springt, wird in seinem Leben nie wieder etwas hören. Uns wurde erzählt, dass bei einem tödlichen Unfall, abhängig von Mann, Frau oder Kind ein Betrag von 150 \$ und 300 \$ zu zahlen ist. Ein Mann kostet am meisten, ein Kind am wenigsten. Eine heilige Kuh soll übriges bei etwa 750 \$ liegen. Viel mehr scheint hier ein Menschenleben im Verkehr wirklich nicht wert zu sein. Einheimische erzählen uns, dass es bei Unfällen mit Verletzten üblich ist, die Verletzten im Rückwärtsgang erneut, und dann tödlich zu überfahren. Die geringe Strafe für den tödlichen Unfall ist viel günstiger, als die zu zahlende Rente für einen schwer Verletzten.

Mitglieder der Gruppe sehen einen schwer Verletzten, wahrscheinlich Toten, bewusstlos am Straßenrand liegen, ohne dass Passanten

großartig Notiz davon nehmen. Kurz vor der nepalesischen Grenze passieren wir einen Unfall zwischen einem LKW und einem Fahrradfahrer, bei dem lautes Klagegeschrei aus der versammelten Menschenmenge zu hören ist. Mehr können und wollen wir in dem Menschenauflauf nicht erkennen. Ich habe die ganze Zeit Mitleid mit unseren PKW- und vor allem unseren Motorradfahrern. Was in einem 8 t schweren LKW noch halbwegs Spaß macht (nur große Busse sind auch für mich Fressfeinde), ist in einem kleineren Fahrzeug schlicht lebensgefährlich.

Die Nacht verbringen wir auf einem freien Feld an der Strecke. Wir schaffen es, eine Wagenburg zu bilden. Dieses hält wahrhaftig die Inder davon ab, den Bereich zwischen den Fahrzeugen zu betreten. Die etwa 30 Schaulustigen bleiben außerhalb der Fahrzeuge. Allgemein ist man als Westeuropäer in Indien nur hinter Mauern allein. „Sind es fünf, ist man alleine.“ 1 100 000 000 Menschen schaffen es leicht, dieses Land durchgängig zu besiedeln. Nordindien ist eine der am dichtesten besiedelten Gegenden der Welt. Sofort bildet sich eine Gruppe Neugieriger, in Großstädten auch Geldgieriger, steht das Auto auch nur fünf Minuten. Auf dem Feld übernachten zwei Schweitzer in einem VW-Bulli mit uns, welche mit einem unserer Motorradfahrer New Delhi und Agra umfahren. Wir sollen sie an der Grenze zu Nepal wieder treffen.

Auf dem Weg nach Delhi erkrankt Christian, einer unserer Motorradfahrer, so dass wir das Moped aufladen und ihn liegend im LKW transportieren. In New Delhi erwartet uns das Verkehrschaos, das eine Stadt mit 14 000 000 gezählten Einwohnern so zu bieten hat. Müllkippen und elende Wellblechviertel kündigen die Großstadt an. Das Stadtzentrum ist aber erstaunlich grün, ruhig und schön. Wir parken die Autos auf einem Parkplatz an einem großen Park mitten im Botschaftsviertel. In der Nähe gibt es öffentliche sanitäre Anlagen, deren Zustand erträglich ist, stört man sich nicht an leeren Präservativverpackungen auf der Du-

sche. Viele Gebäude werden von Soldaten mit Maschinengewehren hinter Sandsäcken bewacht. Die Soldaten kann man aber immer gut nach dem Weg fragen. Ein leckeres Essen an einer kleinen Bude kostet inklusive einer Cola 0,70 €. In Delhis Innenstadt sehen wir zum ersten Mal seit der Türkei weißhäutige Touristen. Leider wissen die Inder daher auch, dass man mit uns Geld verdienen kann. Fliegende Händler, Bettler und unverschämte Taxifahrer kosten viele Nerven.

Am zweiten Tag versuche ich mit Henry, einen in Delhi zugestiegenen sechsten Mitfahrer, T-Shirts zu kaufen. Wir fahren auf einen Kleidungsmarkt, der etwa so groß wie Bielefeld ist. In den engen Gassen verkanteten sich Fahrradrickschas, welche mit Kleidungskisten überladen sind, und Mofas fahren einem über die Füße. Leider sind die Inder recht klein, es gibt dort nur (*K*)*Indergrößen*. Ich finde nach zwei Stunden ein paar XXL-T-Shirts, deren Kragen aber zu eng ist. Sie sind wohl für dicke Inder mit schmalen Halsen geschneidert. Egal, ich kaufe sie trotzdem. Henry geht das Chaos auf die Nerven, er hat keine Lust mehr, nach Kleidung in seiner Größe zu fragen.

Vorher kaufe ich in einem ähnlich großen Autoteileviertel fünf Weitwinkelspiegel zu umgerechnet bloß 0,50 € das Stück. Die Berührung mit dem PKW aus voller Fahrt überzeugt mich davon, dass man an der Übersichtlichkeit der rechten Fahrzeugseite noch ein wenig nachrüsten kann. Auf dem Weg zu den Märkten übergibt sich ein bildschönes Mädchen aus einem Nahverkehrsbus auf die Straße. Unser Rikschafahrer kann zum Glück den Spritzern gerade so ausweichen. Ein Mofa hinter uns drängelt sich sofort in die entstandene Lücke im verkeilten Verkehr, ohne den fallenden Mageninhalt rechtzeitig zu sehen. Eindeutige Spuren an den Bussen zeigen, dass es hier wohl üblich ist, sich aus Nahverkehrsbussen auf die Straße zu übergeben. Warum, bleibt uns ein Rätsel. Es wird einem auch klar, dass man beim Essen und Trinken so übervorsichtig

sein kann, wie man möchte. Wer hier den unvermeidlichen Straßenstaub einatmet, bekommt die ganzen Durchfallerkrankungen sowieso.

Abends verabschieden wir uns von Nina und Christian, für die unsere Reise hier endet.

Am nächsten Tag fahren wir nach Agra, dort steht das Taj Mahal. Das gigantische Grabmahl aus weißem Marmor, dessen Bau eine ganze Gesellschaft dazu gebracht hat, ihren Herrscher ins Gefängnis zu werfen, muss man besichtigt haben, wenn man nach Indien gefahren ist. Zu dem steht hier ein riesiges Fort aus rotem Backstein. Agra war vor langer Zeit eine sehr wichtige Stadt. Abgesehen von den Bauwerken finde ich die ganze Stadt aber sehr unangenehm, abstoßend und nervig. Hier gibt es viele Touristen, die Touristenfänger geben einem kaum eine Chance, angenehme Bewohner der Stadt kennen zu lernen. Ein Rikschafahrer nimmt einen zu hohen Preis, versucht einem unterwegs Haschisch zu verkaufen, bringt einen ans falsche Ziel und ist trotz grober Unfreundlichkeit unsererseits nicht abzuschütteln. Trotz all solcher Widrigkeiten schaffen Jörg und ich es, Moskitonetze zu kaufen. Gar nicht so einfach, wie man denkt. Der bisherige Moskitoschutz funktioniert nicht mehr, und Mücken gibt es natürlich auch hier. Außerdem montiere ich zumindest einen Weitwinkelspiegel, auf die anderen hat sich inzwischen jemand draufgesetzt, daher ist nur noch einer von dreien brauchbar. Aber in Sachen Verspiegelung ist noch nicht das letzte Wort gesprochen! Nachts zihen Schwärme von Flughunden über uns hinweg. So große Federmäuse sind schon etwas bedrohlich, wenn sie in Schwärmen auftraten.

Der nächste Tag beginnt um sechs Uhr morgens, um das Taj Mahal bei Sonnenaufgang zu besichtigen. Um diese Uhrzeit sind die Straßen von Affen bevölkert, welche den Müll durchsuchen. Die morgendliche Fahrt durch Armenviertel nimmt einem etwas den Spaß auf das Taj Mahal. Trotzdem ist der Sonnenaufgang auf dem

Marmorgebäude eindrucksvoll. Nah daneben steht ein Krematorium; es ist vielen Indern wichtig, dass ihre Asche nach ihrem Tod in den Fluss gestreut wird. Leider ist Brennholz knapp und teuer, daher werden mitunter auch nicht vollständig verbrannte Leichen im Wasser entsorgt. Kinder und Kühe gelten als rein und werden daher vor der Flussbestattung gar nicht verbrannt. Das lädt zum Baden ein! Es scheint die Einheimischen zumindest nicht davon abzuhalten, sich und ihre Kleidung morgens im Fluss zu waschen. In Varanasi, auf dem Weg von Nepal nach Goa, werden wir davon sicher noch mehr zu sehen bekommen.

Etwa um zehn Uhr geht es weiter auf dem Weg nach Nepal. Wir verkanteten uns hoffnungslos im Verkehrschaos und schafften an dem Tag nur wenige Kilometer. An einer engen Baustelle fährt ein Busfahrer blödsinnig in die Engstelle ein und blockiert alles. Noch blöder: Der Bus hat keinen funktionierenden Rückwärtsgang mehr. Beinahe tut mir der Fahrer leid, wie er wie wild auf den Schaltknüppel einprügelt, als wenn ruckartige Bewegungen an der Schaltung jemals irgendwas besser machen würden. Aber soviel Dummheit muss halt bestraft werden. Er und sein Beifahrer klettern mit Werkzeug unter den Bus und nach etwa 45 Minuten fährt der Bus zumindest rückwärts. Nach einer erneuten halben Stunde, die hinter dem Bus stehenden Fahrzeuge müssen von der Polizei mühsam beiseite gelotst werden, ist die Hauptverbindungsstraße frei und es kann weitergehen.

Den Busfahrer zieht die Polizei gleich komplett aus dem Verkehr, offensichtlich hat da noch mehr als bloß der Rückwärtsgang nicht gestimmt. Der Verkehr hat sich inzwischen sicher bis Delhi gestaut. Ein PKW fährt sich an meinem rechten Blinker sein fast neues Auto kaputt, als er bei der Busblockade unbedingt meint, vorbeifahren zu müssen. Der schon in Pakistan lädierte Blinker zerfällt dabei endgültig, na ja, Sekundenkleber wird es schon richten. Die anderen PKW-Fahrer sind da schlauer und fahren durch die Auslagen der Straßenstände am Rand. Alle samt

zu doof oder zu bekifft zum Autofahren! Sollte ich noch einmal hierher kommen, bekommt mein LKW keinen Astabweiser, sondern einen *Idiotenabweiser* aus dickem, massivem Stahlrohr vorne ums Auto. Eine 40t Planiererraupen ist das adäquate Reisefahrzeug für diesen Verkehr. Damit ist man nicht nur sicherer, sondern wegen dem Räumschild auch schneller unterwegs.

Abends suchen wir einen Übernachtungsplatz und finden auch einen wunderschönen. Nach etwa einer Stunde beginnt ein uns wohl bekanntes Spiel: Die Polizei erscheint und meint es sei zu unsicher für uns, 10 km weiter die Straße entlang wäre alles gut. Also überqueren wir eine einspurige Brücke über einen Fluss, welche aber von einer zweispurigen Straße und einer Eisenbahnlinie genutzt wird. Wir müssen lange warten, bis das die Brücke für uns frei wird. Nach einer Stunde in der Dunkelheit haben wir die 10 km gefahren. Dort ist natürlich nichts sicherer, unsere Polizeieskorte ist an der Distriktsgrenze einige Kilometer vorher abgedreht.

Die scheinen wohl in Pakistan ausgebildet zu werden. Nu denn, hat die indische Polizei ihre Chance gehabt. Noch einmal fahren wir nicht wegen dem doofen „It’s to dangerous for you“¹- Blödsinn wieder los. Nein, dann können die mal sehen, was wir so in Pakistan gelernt haben!

Dunkelheit macht den indischen Straßenverkehrswahnsinn nicht besser: Wird überhaupt Licht eingeschaltet, so ist es Fernlicht. Fahrräder und Viehkarren haben noch nicht einmal Reflektoren. Die einzig sinnvolle Angewohnheit ist es, bei LKW und Traktoren durch den eingeschalteten Blinker die Fahrzeugabmessungen zu markieren – sofern ein Blinker vorhanden ist und dieser auch funktioniert.

Nach verzweifelterm Suchen, von einer Tankstelle werden wir erneut verjagt, dürfen wir auf einem bewachten Marktgelände übernachten. Dort gibt es sogar eine handbetrie-

bene Pumpe im Freien, die Ansprüche an eine schöne, erfrischende Dusche fallen für mich scheinbar beständig. Auf dem Marktgelände lebt eine unüberschaubare Anzahl von Affen und veranstaltet einen Höllenlärm auf den Wellblechdächern. Bei Dunkelheit in großen Rudeln können die Viecher einem ziemlich Respekt einflößen. Nachts turnt die Bande auf unserem Dach herum. Ich träume von einer Schrotflinte mit grobem Streusalz geladen – schade – so etwas hätte man in Pakistan preiswert kaufen können. Aber gegen Mücken helfen auch großkalibrige Schusswaffen nichts, und die Affen sind sicher das kleinere Übel.

Weiter geht es am nächsten Tag zur nepalesischen Grenze. Indien beginnt wieder Spaß zu machen. Auf Nebenstrecken mit wenig Verkehr durch kleine Dörfer lächeln die Menschen wieder, sie grüßen uns und bei Orientierungsproblemen wird uns selbstlos geholfen. Langsam versöhne ich mich wieder mit Indien. Leider sind die Menschen aber auch wieder viel neugieriger. Steht der Konvoi länger als fünf Minuten, versammelt sich jeder, der gerade nichts Unaufschiebbares zu tun hat. Und unaufschiebbare Arbeiten scheinen es schon in ganz Asien nicht oft zu geben. Aber wenn wir mit derart auffälligen Fahrzeugen in solche Länder fahren, so ist es denke ich das Recht der Einheimischen, uns zu bestaunen. Auch wenn es, gerade bei Toilettenpausen, doch schön wäre, zumindest für 10 min seine Ruhe zu haben.

Ein holländisches Ehepaar, die mit einem Unimog reisen und die wir inzwischen schon mehrmals getroffen haben, verraten uns einen tollen Trick: Sie haben eine Puppenspieler-Puppe dabei. Damit lassen sich weltweit Menschen hervorragend ablenken. Seien es Inder vom Toilettengang, Zöllner von ihrer Gier auf Bakschisch oder iranische Tankwarte vom Zählerstand der Tanksäule. Seitdem sinne ich über eine ähnliche Ablenkung nach, vielleicht sollte ich meinen Auftritt mit Josephs Dusche im Freien nach dem Radwechsel in Pakistan noch etwas verfeinern?

¹Das ist für Sie zu gefährlich.

Wir erreichen die Grenze leider zu spät, zwischen 14:00 und 18:00 ist sie geschlossen. Während wir warten versucht man uns kleine Kinder oder junge Frauen zu verkaufen. So richtig verdaut habe ich das bis heute nicht. Auf der einspurigen Brücke über den Grenzfluss meinen einige Mopedfahrer, ein LKW würde wegen ihnen rückwärts weichen. Die ungleiche Diskussion mit den übermütigen Utopisten ist mittels Presslufthorn, neun Liter Hubraum im Leerlauf und Lichthupe aber schnell zu meinen Gunsten geklärt. Nach 18:00 schaffen wir nur noch die Ausreise aus Indien, die Grenzer sind aber unglaublich schnell und zudem extrem freundlich. Der kleine Grenzübergang, nicht viel mehr als ein ausgetrocknetes Flussbett, macht bei Dunkelheit einen beinah unwirklichen Eindruck. Wir übernachten vor den Hütten der nepalesischen Grenzer. Immerhin mit Handpumpe im Freien! Am nächsten Morgen sind wir zügig in Nepal eingereist. Dreißig \$ für das Visum, zwei Stempel ins Carnet und los geht es. Warum kann das Weltweit nicht so sein?

Die ersten Kilometer in Nepal schauen wir aus dem Fenster und können es kaum glauben. Kaum motorisierter Verkehr, ich fahre streckenweise die unglaubliche Geschwindigkeit von 80 km/h! Draußen Dschungel, unterbrochen durch malerische Dörfer aus Lehmhütten, umgeben von verschachtelten Reis- und Getreidefeldern. An jeder Lehmhütte ein kleiner Gemüsegarten, ein paar Bananenpalmen, immer wieder Bambus, welcher hier als Baumaterial benutzt wird. Die Menschen winken freundlich, spielende Kinder. Die Kinder begrüßen uns mit „Bye bye“, was uns doch etwas verwirrt, sind wir doch gerade erst angekommen. Inzwischen haben wir aber erfahren, dass das nepalesische „Namaste“ sowohl „tschüss“, wie auch „hallo“ bedeutet. Da scheint den Kindern wohl nicht ganz klar zu sein, dass es im Englischen dafür zwei Worte gibt. Abends erreichen wir das Jungle-Base-Camp mitten im Urwald, an dem wir drei Tage verbringen.

Zwischendurch feiern wir Henrys und Bri-

gittes Geburtstag nach, den sie unterwegs vergessen hatten.

Verschwitzte Grüße,
euer Felix.

7 Urlaub

Pockhara, Nepal, den 19.10.06
Kilometerstand 15 500 km

Hallo Ihr!

Wir haben den Vorletzten von acht Pausetagen. Ich habe gerade gut gegessen, war danach mit Jörg, Henry und Richard noch auf eine Cola und ein Bier in einem Laden mit Livemusik.

Der LKW steht auf einer Wiese an einem See, umgeben von Terrassenfeldern und 7500 m hohen Berggipfeln. Das Wetter ist kühl und schon etwas herbstlich, dennoch kann man bis spät in die Nacht im T-Shirt ausgehen. Die einheimischen Kinder haben am ersten Tag gelernt, dass es von uns kein Geld zu schnorren gibt, und kommen seit dem nur noch zum LKW, um in dessen Schatten zu spielen. Als wir zwischendurch das Werkzeug ausgepackt haben, um mit Generator und Flex am Auto etwas zu werkeln, war das natürlich extrem spannend. Aber sie nerven nicht. Kurz gesagt: Es geht mir gerade richtig gut!

Endlich mal etwas länger an einem Ort. Endlich mal wieder etwas Speck in den guten und preiswerten Restaurants anfressen. Das fast immer vegetarische Essen, der Stress, die unvermeidlichen Durchfallerkrankungen und die vielen ausgefallenen Mahlzeiten zehren aus. Ich musste meinen Gürtel schon mehrfach enger schnallen. Aber keine Sorge, es sind mir bisher immer noch mehr als genug Fettreserven geblieben.

Mal bis in den frühen Nachmittag Frühstückten und dabei ein Buch lesen. Mal abends in Ruhe diese Mail weiter schreiben. Mal wieder am Auto in aller Ruhe Dinge Reparieren und Verbessern, die zwar nicht unbedingt für das Fortkommen notwendig sind, aber schon seit Langem nerven. Nach zwei-

einhalb Monaten Reisen endlich mal acht Tage Urlaub!

Pockhara ist touristisch sehr erschlossen. Das nimmt die Abenteueratmosphäre, aber davon gab es in Pakistan und im Iran mehr als genug. Hier kann ich die Infrastruktur richtig genießen, so konventionell es auch ist: Toilettenpapier und funktionierende Spülungen, Eier zum Frühstück und abends ein gegrilltes Stück Fleisch, echte Duschen, nachts Stille. Wir unterscheiden uns von den Kurzurlaubern immerhin darin, dass wir (noch ein wenig) braungebrannt sind und dass wir keine Eile haben. Die Meisten bringen ihren Stress von zu Hause mit, hier werden die Tage so eng mit Aktivitäten und Ausflügen voll gepackt, dass ich mich frage, was sie von der Reise mit nach Hause bringen möchten. Ich merke so schon, dass ein halbes Jahr für unsere Route viel zu knapp ist, man kann immer nur einen leichten Eindruck gewinnen und muss schon wieder weiterfahren. Das Meiste kann man gar nicht besuchen. Wenn ich an deren Stelle nur zwei oder drei Wochen Zeit hätte, würde ich versuchen, mal ein wenig zur Seite, als immer nur aufs nächste Ziel zu schauen.

Ein Großteil der Gruppe hat sich entschieden, die Berge auf einen Trekkingpfad teilweise zu besteigen. So etwas kam für mich auf keinen Fall in Frage, ich merkte, dass ich die Pause viel zu dringend brauchte. Berge habe ich in Nordpakistan mehr als genug anfassen können, der Blick von hier aus dem Tal ist eh viel besser. Im Nachhinein hat sich die Entscheidung mit Jörg, Steffen und Dana im Tal zu bleiben auch als schlau herausgestellt. Die *Trekker* haben sich mit der Schwere der Route verschätzt (andere nehmen die Strecke in 20 Tagen mit Führer und Gepäckträgern) und sind sehr erschöpft, halb erfroren und nur bedingt glücklich gestern wieder im Tal

angelangt.

Gestern hat es mich aber gepackt, und zusammen mit Steffen habe ich eine Rafting-Tour für einen Tag unternommen. Außerdem bin ich für Sachen auf dem Wasser eh zu haben, Bergeklettern oder so wahnsinnige Dinge wie Paragliding sind Nichts für mich. Die Tour war gut, der Fluss an ruhigen Stellen paradiesisch schön und an Stromschnellen ein richtiger Nervenkitzel. Die Paddler des anderen Schlauchbootes sind an einer Stelle aus dem Boot geschleudert worden, sodass wir sie retten mussten.

Aber eigentlich viel aufregender und gefährlicher war die Rückfahrt. Da wir die preiswerte Tour gebucht haben (umgerechnet 20 € für eine Tagestour), war die An- und Abreise per Bus organisiert. Als der Bus für den Rückweg nach einer Stunde endlich an der Straße anhielt, war dieser hoffnungslos überfüllt. Uns blieb nur ein Platz auf dem Dach, auf welchem aber auch noch eine zerlegte und mit Bindfaden gesicherte Schrankwand lag. Kaum Möglichkeiten zum Festhalten, fast nur glattes Blech, unter einem rutscht der Schrank. Nach vier Metern Bus kommen das Gelände der Straße und dahinter die Steilklippe zum Fluss. Ob dem mit 15 Fahrgästen auf dem Dach recht hohen Schwerpunkt neigt sich der überladene Bus in den Kurven mehr als bedenklich. Steffen und ich besprechen, dass im Falle eines Umkippens der Moment, kurz bevor der Bus auf dem Boden aufschlägt, der Beste zum Abspringen ist. Der Sturmwind bei 80 km/h macht das Atmen schwer, es zerplatzen Fliegen auf den Brillengläsern, Zweige peitschen, der Schrank bohrt sich bei jedem Schlagloch ins Hinterteil und nach Sonnenuntergang wird es im T-Shirt empfindlich kalt. Nun weiß ich, dass es Schlimmeres gibt, als im Bus stehen zu müssen! Aber der Ausblick ist grandios und das Adrenalin auf Grund der direkten Lebensgefahr lässt einen die anderen Probleme schnell vergessen. Nach etwa einer Stunde habe ich mich soweit an die Situation gewöhnt, dass ich versuche, ähnlich lässig und cool, wie die Nepalesen zu sit-

zen. Die nächste Kurve lässt mich aber sofort wieder zum typisch europäisch-verzweifelten Festklammern übergehen. Lieber lächerlich, als tot!

Auf dem Weg hierher vom Dschungel-Base-Camp haben wir den Besitzer des Camps für zwei Tage in unserem Auto mitgenommen, da er in Pockhara ein Schlauchboot reparieren wollte. Es war ein sehr netter und interessanter Kontakt und er konnte uns viel von dem erklären, was wir so am Straßenrand gesehen haben. Außerdem kann er Straßenschilder auf Sanskrit entziffern! Am ersten Tag erreichen wir das Übernachtungsziel, Buddhas Geburtsstätte, nicht ganz, und übernachten in einem Flussbett. Josephs LKW fährt sich fest, aber es gibt nichts, was sich mit einem 170er Deutz nicht frei schleppen ließe. Abends wurde leider aus Versehen das Essen versalzen, also gibt es wieder Kekse und Bananen, wie schon mittags und zum Frühstück auch.

Morgens geht es nach einer richtig schön tiefen Furt durch einen Fluss zu Buddhas Geburtsstätte. Diese ist wie die Expo des Buddhismus, jedes buddhistische Land hat dort ein Kloster errichtet. Deutschland interessanter Weise auch einen kleinen Bau. Für wahre Begeisterung ist mir die Religion zu unbekannt, einige erhaltenden Fundamente stammen aber immerhin aus dem zweiten Jahrhundert vor Christus, Buddhas Baum ist eindrucksvoll und die Stimmung ist sehr ruhig und entspannt. Wir kaufen dort neue Kekse und Bananen.

Nach einer unglaublichen Straße entlang eines Flusstals durch Gebirgdschungel kommen wir erst nach Einbruch der Dunkelheit nach Pockhara. Eine Kurve folgt der nächsten durch Tunnel aus Bäumen oder in steile, überwucherte Hänge geschlagen. Kurz vor der Stadt bricht ein gewaltiges Gewitter über uns herein. Blitze schlagen im Sekundentakt zu Boden, der Regen verwandelt die Straße in einen Fluss. Das Wasser verdeckt Schlaglöcher, Speedbreaker und den Straßenrand. Der Wind weht abgerissene Äste und losgerissenes Wellblech über die Straße.

Hagelschauer donnern aufs Führerhausdach. Die Sicht im Regen ist gleich Null, mehrmals muss ich in einer Kurve anhalten, um Straße und Abgrund voneinander unterscheiden zu können. Im zweiten Gang in der Unter-
setzung fahre ich 5 km/h. Wir legen Pink-Floyd auf und haben fleißig Mitleid mit Richard, der sich auf seinem Motorrad an meinen Heckleuchten mit 40 cm Abstand orientiert. Hin und wieder meint man bayrische Flüche durch das Unwetter hören zu können.

In Pockhara angelangt finden wir die anderen nicht am Treffpunkt vor. Nach dem wir gewendet haben, erscheint ein aufgeregter Rüdiger. Jörns Auto rutscht von der Straße, er braucht Hilfe!

Ich setze Britta, Brigitte und Willi an einem Hotel ab und fahre mit Steffen, Rüdiger, Jörg und Henry zur Unfallstelle. Das Unwetter hat inzwischen nachgelassen und ich wage mich bei Dunkelheit auf die schmale Piste, die Jörn auf der Suche nach einem Campingplatz im Unwetter zum Verhängnis geworden ist.

Vor Ort ist Jörns LKW halb von der Straße abgekommen und versinkt langsam mit der einen Seite im bodenlosen Schlamm eines Reisfeldes. Bis zum Kipppunkt fehlen nur noch wenige Grad, die beiden Räder auf dem Schotter berühren kaum noch den Boden, und die Hangseite sinkt beständig tiefer ein. Jörn ist fertig mit den Nerven, musste er doch stundenlang mit anschauen, wie sein Auto Stück für Stück versinkt, und die erhoffte Hilfe nicht eintrifft.

An eine Bergung nach dem anstrengen Tag und vor Sonnenaufgang ist nicht zu denken, zu groß die Gefahr, dass man dabei folgenschwere Fehler macht. Wir legen einen Gurt um den Koffer und ich sichere den LKW mit meinem Greifzug an einem großen Fliederbusch. (Und ich habe vor Abfahrt lange überlegt, ob es sich lohnt, den schweren Trümmer überhaupt mitzunehmen.) Ich lasse mein Auto auf der Straße stehen, damit niemand in das gespannte Seil fährt. Die Nacht über auf der Straße machen Henry und ich kaum ein Auge zu, betrunkene und

aggressive Jugendliche lassen uns nicht zur Ruhe kommen.

Ab Sonnenaufgang ziehen wir alle Register und zum Nachmittag bekommen wir den LKW auf festen Untergrund. Endliche kann Jörn wieder lächeln. Wir reißen dabei mit dem Greifzug beinah einen Baum aus der Böschung, verfüllen das Reisfeld mit Steinen, graben Teile der Straße auf und ziehen mit zwei LKW nacheinander. Das ganze Dorf nimmt Anteil an der Bergung, sie helfen uns Steine aus einem nahe gelegenen Flussbett zu holen und jubeln, als wir den LKW frei ziehen. Die Busse halten selbstverständlich an der unpassierbaren Bergestelle und die Fahrgäste gehen entweder zu Fuß weiter oder bleiben gleich, um sich das Schauspiel anzusehen. Es ist nichts zu Schaden gekommen, die Löcher in der Straße flicken wir vor Ort und der Reisbauer erklärt sich mit 10 \$ Entschädigung für den von uns zerstörten Reis einverstanden.

OK, um Jörn besser ziehen zu können, fahre ich rückwärts in den Reis und brauche im Anschluss selbst etwas Bergehilfe. Doof, bisher habe ich doch immer die anderen freigeschleppt! Aber über die fehlende Zacke in meiner Krone werde ich wohl im Laufe der nächsten Tage hinwegkommen, schnüff! Völlig zerschlagen falle ich nach einer Dusche und einem verspäteten Frühstück ins Bett. Spätestens jetzt ist für mich die Entscheidung gefallen, auf eine Trekkingtour zu verzichten, so schön die Landschaft auch seien mag.

Feiste Grüße,
Felix

Kurze Zwischenmeldung.

Varanasi, Indien, den 03.11.2006

Hallo Ihr,
ich hoffe, es geht euch gut. Dies ist ein kurzer Gruß aus Varanasi, der Stadt der

7 Urlaub

Toten am Ganges. Hier sieht man Dinge, von denen man sich erst wieder erholen muss. Aber abgesehen von Tod und Elend um uns herum geht es allen gut. Morgen machen wir uns auf den Weg nach Goa, es sind nur noch etwa 2000 km...

Gruß,
Felix

8 Transindia

Arambol Beach, Goa, Indien, den 13.11.06
Kilometerstand 18 000 km

Hallo Ihr,

Angekommen! Ab hier geht jeder Kilometer wieder zurück nach Hause. Es sei denn, ich bekomme einen Strandkoller und mach noch einen Abstecher nach Kerala, etwa 1000 km in die südwestliche Spitze von Indien. Das Auto steht hier unter Kokospalmen, 20 m entfernt brandet der indische Ozean an den Strand, 25 m entfernt steht die erste preiswerte Strandbar, das Wasser ist zu warm, um mittags zu schwimmen und die Tagestemperaturen halten sich mit 35 °C im Rahmen. Dafür gibt es glimmernde Algen oder Plankton im Wasser, welche aufblitzen, wenn man nachts schwimmt. Arambol ist sehr abgelegen in Goa, hier trifft man mehr Verrückte, als normale Pauschalgäste.

Gestern Abend habe ich Jörg wieder getroffen, dafür muss Brigitte morgen früh nach Hause fliegen. Jörg fährt aber nicht wie geplant mit mir zurück, sondern er fliegt am dritten Dezember nach Deutschland, sein Geld ist ihm ausgegangen. Nun werde ich auf dem Rückweg wohl alleine fahren müssen, es sei denn, ich finde noch jemanden, der mit mir zurückfahren möchte. Ich werde mal ein passendes Schild an den LKW kleben und das Auto sichtbar parken. Von Pakistan bis in die Türkei wird wahrscheinlich Richard, einer der Motorradfahrer, bei mir im Auto mitfahren. Er hat sogar Klasse II, daher würde er dann auf den langen geraden Strecken einen prima zweiten Fahrer abgeben.

Seit Varanasi sind wir nun in einem Rutsch hierher gefahren. 2000 km klingen wenig für europäische Verhältnisse. Da man in einem harten, langen Fahrtag aber bloß im Schnitt 230 km schafft, waren das jetzt viele Tage, in denen man morgens um 7:00 Uhr aufsteht,

bis kurz vor Sonnenuntergang um 17:00 Uhr fährt und abends um 20:00 Uhr todmüde ins Bett fällt. Ich glaube es dauert nun noch ein paar Tage, bevor ich anfangen, in Goa Aktivitäten oder das Nachtleben in Angriff zu nehmen.

Was ist so seit Pockhara passiert? In Pockhara selbst ist eigentlich nicht mehr viel Aufregendes geschehen. Einzig, das Britta am letzten Abend Hals über Kopf beschlossen hat, an einer längeren Rafting-Tour teilzunehmen. Sie ist daher noch an demselben Abend ausgestiegen. Wir wollen uns in Goa wieder treffen.

Zu fünft im Auto geht es an einem Tag von Pockhara nach Katmandu. Dort wollen wir versuchen, ob wir das Rückreisevisum für Pakistan bekommen und uns die Stadt anschauen. Die Straße führt ein schönes Flusstal entlang durch Gebirgsschlingen vorbei an kleinen Dörfern, deren Hütten sich in die Bergwände schmiegen. Wir werden ständig angehalten, da die Nepalesen gerade einen Jahreswechsel feiern (angeblich einer von Vieren). Bei dem ist es üblich, die Straße mit einer Schnur zu sperren und mit Trommeln und Gesang um Geld zu bitten. Nu denn, mit einer Banknote über fünf oder zehn € kann man diese Sperren leicht passieren. In Katmandu gibt es einen kleinen Stellplatz direkt an einem Affentempel. Die Autos passen nur gerade so und nach langem Rangieren in den Hof. Jörg, Willi und Henry nehmen sich ein Hotelzimmer im Zentrum der Stadt, Brigitte und ich bleiben im Auto.

Nachts kommen die Affen aus dem Tempel zum Randalieren in die Stadt. In jedem Haus gibt es daher Hunde, welche die Affen vertreiben. Der Lärm ist meist unerträglich. Einer der Hunde vom Campingplatz knurrt ständig, wenn er mich sieht. Ich verlasse nachts das Auto nur noch mit einer

dicken Eisenstange: Der soll mal versuchen, mich zu beißen! Als wir den Platz wieder verlassen, haben der Hund und ich aber Frieden geschlossen: Es hat genügt, regelmäßig mit der Stange zu drohen.

Die Beschaffung eines Visums.

Am nächsten Morgen fahren wir direkt zur pakistanischen Botschaft. Der Taxifahrer haut uns unverschämt übers Ohr, 500 Rupien sind das normale Tageseinkommen eines Taxifahrers. Aber immerhin weiß er wirklich, wo die pakistanische Botschaft steht. Dort angekommen sagt man uns, dass doch nepalesisches Neujahrsfest ist, wir sollen am nächsten Tag um 10:00 Uhr wiederkommen. Abends hören wir in der Nähe unseres Schlafplatzes Live-Musik. Wir entdecken eine zur Bühne umfunktionierte Tischlerei. Das Wellblechdach auf Stelzen ist so niedrig, dass ich nicht darunter stehen kann und eine Neonröhre spendet Licht. Die Band besteht aus wechselnden Mitspielern, und als ich gefragt werde, traue ich mich und setzt mich hinter Schlagzeug. Ich habe noch nie auf einem so schlechten Set gespielt, aber es hat eine Menge Spaß gemacht und war eine tolle Erfahrung. Etwa um 23:00 Uhr fällt im ganzen Viertel der Strom aus, und beendet damit das Konzert.

Also kommen wir am nächsten Tag um 10:00 Uhr wieder zur pakistanischen Botschaft. Das Neujahrsfest ist zwar inzwischen vorbei, dafür gehen heute die Maoisten auf die Straße. In Nepal gibt es eine maoistische Bewegung, die sich lange Zeit einen Partisanenkrieg mit der Regierung geliefert hat. Als Jörn das letzte Mal hier war, gab es noch Straßensperren und die Armee traute sich nicht, ausgebrannte Fahrzeuge, stumme Zeugen ihrer Verluste, von der Straße zu räumen. Gegenüber Touristen haben sich die Maoisten aber schon immer friedfertig verhalten. Der Tourismus ist Nepals einzige Einnahmequelle, ohnehin ist es ein bitterarmes Land. Im letzten Jahr wurden die Maoisten in die

Regierung integriert, seitdem sind die offenen Kämpfe vorbei. Dennoch sieht man viel Militär entlang der Straßen, und an diesem Morgen ist mir im Taxi doch etwas mulmig geworden. An jeder Kreuzung liegen schwelende Reste ausgebrannter LKW-Reifen, an einer Stelle ist die Straße voller Filmmaterial. Kilometerweise liegen zum Teil verkohlte Kinofilme auf der Straße.

Jörg, der eigentlich mit einem eigenen Taxi zur Botschaft kommen möchte, kann die Straßensperren nicht passieren und muss unverrichteter Dinge wieder zum Hotel zurück. An der Botschaft angelangt, sagt man uns, dass zwar das Fest vorbei ist, aber ob der Straßensperren kein Personal zur Botschaft durchgekommen ist. Immerhin ist ein Pakistani da, der uns erklärt, dass wir vorher sowieso ein Schreiben der deutschen Botschaft benötigen, welches bestätigt, dass das auswärtige Amt nichts gegen unsere Einreise nach Pakistan hat. Also beeilen wir uns, zur deutschen Botschaft zu kommen. Das Schreiben kostet *mal eben* 20€ Gebühr (mehr als das pakistanische Visum) und die Bearbeitung soll bis zum Ende des nächsten Tages dauern (das pakistanische Visum gab es am nächsten Morgen). Danke Schön, auswärtiges Amt! Nach einigen Diskussionen lässt sich die Bearbeitungsdauer auf den nächsten Morgen verkürzen, es ist nämlich Mittwoch. Donnerstag ist die letzte Chance, ein Visum zu bekommen, denn Freitag ist in Pakistan frei und Samstag und Sonntag ist in Nepal Wochenende. Also klappt alles entweder morgen, Donnerstag, oder erst am nächsten Montag. Immerhin war das Taxi nicht ganz so unverschämt.

Also morgens wieder zur Botschaft. Mein Taxifahrer tut so, als könnte er Englisch verstehen und täuscht auch vor, er wüsste, wo die pakistanische Botschaft ist und nennt einen erträglichen Festpreis für die Fahrt. Nach einiger Fahrzeit bekomme ich das Gefühl, im falschen Stadtviertel zu sein. Auf Nachfrage hin beteuert er aber, er fahre zur

*pakistan Embassy*¹. Kurz darauf halten wir vor der amerikanischen Botschaft. Ich erkläre meinem Fahrer den feinen Unterschied zwischen den USA und Pakistan. Er entschuldigt sich für seinen Fehler, fährt los und nach kurzer Zeit sehe ich eine mir bekannte Backsteinmauer. Sieh an, mein Taxi stoppt vor der deutschen Botschaft, da war ich ja gestern schon.

Ich bin es von Katmandu schon gewohnt, dass die Taxifahrer keine Ahnung haben, wo sie hin müssen und einen stundenlang durch die Stadt kutschieren, bis dass die hohe Sprittrechnung sie zwingt, doch ihren Stolz herunterzuschlucken und jemanden nach dem Weg zu fragen. An sich eine nette Art, die staubigen, unbefestigten und schmalen Gassen von Katmandu zu erkunden. Mitleid habe ich in so einem Fall nicht, es hilft dann auch kein Jammern und Verhandeln. Nur weil aus Doofheit ein riesiger Umweg gefahren wird, gibt es keine Rupie mehr, als vorab vereinbart.

Aber heute finde ich keinen Spaß an den unfähigen Taxifahrern Katmandus, ich bin nämlich schon lange überfällig und die Anderen warten an der pakistanischen Botschaft auf mich. Also drohe ich meinem Taxifahrer Gewalt an und erkläre ihm, dass er nun entweder an der deutschen Botschaft nach dem Weg fragt, oder aber ich sofort sein Taxi verlasse und er nicht eine Rupie bekommt. Danach machen wir uns auf den erfragten Weg, und siehe da, nach geraumer Zeit schießt mein Taxi an der pakistanischen Botschaft vorbei. Ich erkläre dem Fahrer auf Englisch zu wenden, er brabbelt auf Nepali auf mich ein ohne das Fahrzeug zu verzögern. Also ziehe ich mit Kraft die Handbremse des Kleinwagens und wir kommen zum Stehen. Mit Handzeichen erkläre ich ihm zu wenden und lasse ihn vor der Botschaft stoppen. Keine Rupie extra, kein Mitleid und auch keinen Gruß zum Abschied. Zum Glück sind die Anderen auch zuerst zur amerikanischen Botschaft kutschiert worden, so dass sie noch

nicht lange auf mich gewartet haben. Wir füllen zügig die Visaformulare aus, Jörn erscheint rechtzeitig mit unseren Pässen und den Schreiben der deutschen Botschaft und wir geben alles an das pakistanische Konsulat.

Am nächsten Morgen halten wir nach zehn Minuten unsere Visa in den Händen. Auf Anfrage, da Teilnehmer der Gruppe erst im Frühjahr nach Hause fahren möchten, bekommen wir sogar ein Visum mit sechsmonatiger Einreisedauer. Ein schweizer Pärchen, welches bei der Ausreise aus Indien nach Nepal festgestellt hat, dass ihre Visa bloß eine einmalig Einreise nach Indien erlauben, haben auf der indischen Botschaft zwei mal vier Stunden angestanden, um danach zu erfahren, dass sie sich ihr neues Indienvisum in einer Woche abholen können. Gelobt sei da Pakistan!

Wir beschließen am Sonntagmorgen, in Richtung indischer Grenze abzureisen, Jörn würde Sonntagmittag nachkommen, er möchte vorher noch einen Bekannten in Katmandu treffen. Bis dahin reparieren wir noch ein paar Kleinigkeiten an den Autos und ich installiere vier starke Nebelscheinwerfer und einen weiteren Spiegel. Nun habe ich vier Spiegel auf der rechten Seite des LKW: Den Rückspiegel, den Rampenspiegel, einen Weitwinkelspiegel und nun noch einen großen Spiegel vor der Windschutzscheibe, welcher mir zeigt, was sich rechts vorn vor dem Auto abspielt. Mehr geht nicht, ich bräuchte größere Fenster, um mehr Spiegel unterzubringen.

Katmandu besichtigt man mit gemischten Gefühlen, zum einen trifft man auf schöne, verwinkelte Gassen, freundliche Menschen und bunt geschmückte Tempel voller Affen. Zum anderen sieht man aber auch bittere Armut: Straßenkinder, regelmäßige Stromausfälle, keine Kanalisation und fast keine befestigten Straßen in entsprechendem Zustand. Schwelende Müllberge, Auspuffgase und der unglaubliche Straßenstaub machen die Luft beinahe unerträglich. Viele Menschen

¹Pakistanische Botschaft

tragen hier Staubmasken, viele leiden unter Husten.

Am Sonntagmorgen geschieht dann der Supergau. Ich möchte bei Abfahrt dem Tau auf der Windschutzscheibe mit dem Scheibenwischer beikommen. Es tut sich aber nichts. Ein Blick in den Sicherungskasten enthüllt Böses: 28 Sicherungen stecken in einer Reihe, nur eine davon ist durchgebrannt. Sie sichert aber nicht bloß den Scheibenwischer ab, nein, auch DIE HUPE. Ein Probedruck auf den Hupenknopf – nichts regt sich. In diesem Verkehr ist die komplette elektrische Anlage überflüssig, bis auf DIE HUPE. Spiegel, Licht, Blinker, Rück- und Bremslichter – an vielen Autos eh nicht vorhanden. Ich setzte verzweifelt andere, stärkere Sicherungen ein, aber auch diese brennen sofort durch.

Nach Abfahrt lotst uns die Polizei, welche wir nach dem Weg fragen, prompt an der richtigen Kreuzung vorbei und mitten hinein ins Verkehrsgewühl. Ohne Hupe ist die Fahrt beinahe unmöglich, regelmäßig rammen mich beinahe andere Fahrzeuge. Etwa an der zehnten Kreuzung ist es dann soweit, ich konzentriere mich auf die Fahrzeuge, welche ohne mein Hupen wahllos ausscheren, mein Beifahrer passt einen kleinen Moment lang nicht auf und schwupp hat mal wieder ein Kleinwagen versucht mich abzudrängen, unwissend, dass ich auf der linken Seite im LKW sitze. Als es kracht, bin ich zuerst verwirrt, der Unfallgegner war und ist von meinem Sitz aus nicht im Geringsten zu sehen. Dann erkenne ich in dem neuen Spiegel einen Kleinwagen vor meinem Vorderrad. Zum Glück bin ich nur Schrittgeschwindigkeit gefahren, meine rechte Trittstufe ist verbogen, der Maruti Suzuki endet nun an der Tankklappe. Die Polizisten, welche den Verkehr an der Kreuzung regeln, kommen angelaufen, sofort stockt der Verkehr. In dem entstehenden Chaos fährt Josef gleich noch einen wahnsinnigen Mofafahrer an, welcher innerhalb des Radhauses seines LKWs gestanden hat. Mal wieder auf der uneinsehbaren rechten Seite. Knapp, aber nichts Ernstes passiert.

Nach einer halben Stunde Verkehrschaos und Diskussionen mit überforderten Polizisten geht es zur Polizeistation. Dort geht die Diskussion weiter. Als sich herauskristallisiert, dass jeder seinen eigenen Schaden tragen soll, wird der Maruti-Fahrer immer ärgerlicher. Ich komme aber auch langsam in Rage: Nur weil der zu blöd zum Autofahren ist und ihm zudem die natürlichen Überlebensinstinkte fehlen, nämlich dass man sich nicht vor einen rollenden LKW mit einem Kleinwagen wirft, muss ich dieses ganze Spektakel über mich ergehen lassen. Ich beschwere mich bei dem Polizisten, dass der Kleinwagenfahrer die ganze Zeit auf Nepali mit ihm redet, wo ich kein Wort davon verstehe, und fange selbst an zu schimpfen. Dieser blickt mich an und meint: „Two things are the same all over the world: ...“ er zeigt zum Himmel „... the sun ...“ er zeigt auf den Unfallgegner und auf mich „... and the behavior of people who had an harmless accident with their cars“². Ich muss lächeln und entschuldige mich bei ihm. Nachdem ich ein auf Sanskrit geschriebenes Protokoll unterschrieben habe (da ich nichts davon lesen kann, gibt es nur meinen Vornamen), können wir weiter. Steffen, der mir geholfen hat, und ich setzten uns ins Taxi zurück zur Unfallstelle. Ich zünde mir sofort eine Zigarette an, auf dem Hof des Polizeireviers war Rauchverbot und ich hätte dort gut eine Zigarette gebrauchen können. Da uns ein Polizist begleitet, fährt das Taxi mit Taxameter. Erstaunlich, wie billig eine Taxifahrt in Katmandu sein kann. Das Polizeirevier wurde auch auf Anhieb und ohne Abstecher über die amerikanische Botschaft gefunden.

Die Fahrt geht weiter, an einer Abzweigung verlieren wir Steffen, Uwe und Lutz. Ab hier endet die gut ausgebaut Straße und es geht auf einer Fahrspur durch die Berge. Die Brücken sind mehrmals bedenklich mit dem schweren LKW, es kommen uns aber

² „Zwei Dinge sind auf der ganzen Welt gleich: die Sonne und das Verhalten von Menschen, die einen leichten Autounfall hatten.“

Busse und schwer beladene LKW entgegen: dann müssen die Brücken wohl mehr tragen, als man ihnen ansieht. Es geht durch Terrassenfelder, tropische Pflanzen wuchern von den Hängen auf die kurvige Piste. An mehreren Kurven muss ich zurücksetzen, um überhaupt herum zu kommen. Am Horizont ragen die Gipfel 8000 m hoher Berge über die Wolken, es sieht aus, als wenn die Berge schweben und auf den Wolken ein zweites Gebirge steht. Hinter einem Pass befinden wir uns selbst in den Wolken: Karge, von Schlingpflanzen überwucherte Bäume und tropische Pflanzen erscheinen aus dem Nebel, in Serpentina führt die Straße zu Tal. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit suchen wir uns einen Platz in einer Serpentine und beobachten einen atemberaubenden Sonnenuntergang. Die Bäume an den Berghängen zeichnen bunte Linien der untergehenden Sonne in den Nebel. Eine der schönsten Straßen, die wir überhaupt gefahren sind, auch wenn sie nur zufällig auf der Strecke lag.

Nach Einbruch der Dunkelheit finden sich zuerst Jörn (der sechs Stunden nach uns abgefahren ist) und dann auch Steffen und die anderen bei uns ein. Ich muss schnell meine Nudelsoße strecken, damit es für alle reicht.

Am nächsten Morgen stehe ich vor Sonnenaufgang auf und mache mich über meine Elektrik her. Schwein gehabt, der Kurzschluss befindet sich im Stromkreislauf des Scheibenwischers. Kurzerhand ist dieser abgeklemmt und so habe ich immerhin wieder meine geliebte Hupe. Auf den ersten Metern der Fahrt trommele ich vor Freude den Takt der Musik auf dem Hupenschalter, nur um sicherzugehen, dass die Hupe auch wirklich dauerhaft funktioniert.

Bald endet die schöne Piste und es geht auf gut ausgebauter Straße ein Flussbett entlang zur indischen Grenze. Nur stellenweise hat der Fluss die Straße weggespült und es geht zur Abwechslung offroad durchs Flussbett. Viel Militär ist entlang der Straße zu sehen. Ähnlich wie in Pakistan tragen die Soldaten Waffen, die zum Teil neuesten Herstellungsdatum sind, teilweise aber noch aus

der Zeit des zweiten Weltkrieges stammen. Auch Jagdwaffen sind darunter.

Die Ausreise ist nach wenigen Stunden erledigt. Tschüss Nepal, neben dem Iran war es für mich das schönste und interessanteste Land der Reise. Indien begrüßt uns mit Dreck, Müll, Chaos und Gestank. War der letzte Grenzübergang verschlafen und mit unsere LKW kaum zu passieren, so fließt hier eine dauerhafte Blechlawine aus LKW und Bussen über den Grenzübergang. So gut wie alle nicht in Nepal produzierte Waren, unter anderem der gesamte Kraftstoff, passieren diese Grenze. Kontrollen gibt es für Einheimische nicht. Auf der indischen Seite sind noch nicht einmal die Grenzgebäude zu erkennen. Das Einreisebüro befindet sich zehn Häuser weiter, umgeben von knietiefen Müllbergen. Die Fäkalien in dem offenen Abwassergraben stinken kaum, das liegt wohl daran, dass nebenan eine Werkstatt Autobatterien instand setzt. Die Säure aus den geöffneten Batterien wird direkt in den Abwassergraben geschüttet, das scheint zumindest zu desinfizieren. Ich überlege, das es vielleicht gesünder ist, ausschließlich durch einen Zigarettenfilter zu atmen: Bleistaub und Krankheitserreger oder Zigarettenteer, das ist hier die Frage. Hustend bemerke ich aber, dass eine brennende Zigarette nicht genug Sauerstoff zum Atmen übrig lässt, also entscheide ich mich für alles zusammen.

Die Grenzer auf der indischen Seite brauchen bis nach Einbruch der Dunkelheit, um die gesamten Carnets der Passage Wort für Wort abzuschreiben. Außerdem müssen komplizierte Fragen geklärt werden, z. B. warum der Anhänger keine Motornummer hat. Die Grenzer sind aber extrem freundlich, wir werden die ganze Zeit mit Tee, Fruchtsaft und Knabbereien bewirtet. Außerdem ermöglichen sie es uns, im Garten der indischen Botschaft zu übernachten. Der Zollhof, auf dem wir stehen, füllt sich nämlich beständig mit LKW, seit die Grenze geschlossen hat. Neben dem Lärm bekommen wir Bedenken, ob wir nicht am nächsten Morgen komplett zugeparkt sind.

Zelten wäre für die Motorradfahrer auf dem vermüllten Hof aus staubigem Lehm auch nicht möglich gewesen.

Das wir den ärmsten Bundesstaat Indiens durchqueren, wird einem nach der Abfahrt im Morgengrauen schlagartig bewusst. Kaum haben wir die vermüllte Grenzstadt verlassen, hört die Straße auf, als solche zu existieren. Wohl zu Kolonialzeiten aus in der Sonne getrockneten Lehmziegeln erbaut, hat sie keine Chance, dem schweren LKW-Verkehr standzuhalten. Viele *Schlaglöcher* müssen sich bei Regen in Pfützen verwandeln, in denen ein PKW vollständig verschwindet. Trotz der vermeintlichen Straße fahre ich die ganze Strecke in der Geländeuntersetzung.

Aber etwas anderes schockiert viel mehr: die Straße wird von den Menschen in den Dörfern als Toilette benutzt. Reihenweise sitzen Kinder und Männer auf der Straße und kacken. Anhand der Haufen lässt sich eine hohe Quote an Durchfallerkrankungen erkennen. Meist ist es möglich, in der Mitte der Straße zu fahren, aber bei LKW-Gegenverkehr bleibt einem nichts Anderes übrig, als zum Rand hin auszuweichen. Nun erklärt sich die Bedeutung des Wortes *Kotflügel*. Leider habe ich diese nennenswert nur an der Hinterachse, dort wo sie vorgeschrieben sind. Der grobe Stollenreifen links vorne reißt die Kacke von der Straße hoch und schleudern sie an den Unterboden, in die Radhäuser, vor den Koffer und an die hintere Tür der Doppelkabine. Noch tagelang werden unsere Autos stinken, während die Kacke langsam trocknet, eine geeignete Waschanlage ist hier nicht zu finden. Und lieber lasse ich das Zeug eintrocknen, als es selbst von Hand vom Auto zu schrubben. Aber es spritzt auch nach links auf die dort stehenden Menschen, Garküchen, Marktstände und Häuser. Trotz der Hitze schließen wir wegen dem Gestank die Fenster. Wir sind alle dem Würgen nahe. Kurzzeitig beschließe ich, nur noch von Zuhause mitgebrachte und luftdicht verpackte Lebensmittel zu verzehren. Lieber vier Wochen nur Dosenfisch, Kar-

toffelpurree und Vitamintabletten, als irgendetwas zu essen, was an einer solchen Straße angeboten, verkauft oder zubereitet wurde. Da ist es ja angenehmer, an einem deutschen Autobahnrastplatz aus der Kloschüssel zu essen, der Anteil der Durchfallerkrankungen ist geringer.

Bis heute kann ich mir nicht erklären, was ich diesen Morgen gesehen habe. Die Straße ist hier Lebensraum! Hier werden offen ausgelegte Lebensmittel gehandelt, hier wird gekocht, man trifft sich hier, um sich zu unterhalten oder den Tag lang in die Gegend zu schauen. Alles, was in dem ärmlichen Leben hier interessant ist, spielt sich auf der Straße ab. Rechts und links erstrecken sich große Reisfelder und Haine aus Bananen- und Kokospalmen. Entlang der Straße gibt es Gebüsche. Warum also kacken die Leute hier direkt an den Ort, wo sich ihr ganzes Leben abspielt? Möglichkeiten für bessere oder sogar richtig gute Entsorgung der Morgentoilette gibt es mehr als genug.

Nur mit Armut oder mangelnder Bildung ist dieses nicht zu erklären, hier ist noch etwas ganz Anderes schief gelaufen. Selbst Hunde machen ganz von allein ihr Geschäft immer außerhalb ihres alltäglichen Lebensraumes.

Nachmittags erreichen wir eine bessere Straße, auf ihr stammen die Kackhaufen auch nur noch von Rindern und Ziegen. Das ist ok. Der Verkehr ist aber brutal, die Straße ist gesäumt von zerstörten Fahrzeugwracks und verstümmelten Tierkörpern. Sowohl die Fahrzeuge wie auch die toten Tiere sind oft sehr frisch. Abends können wir uns hinter einer verfallenden Ziegelei verstecken, sodass nur etwa 25 Inder kommen, um zu gaffen. Kurz vor Sonnenuntergang kommt jemand, der Englisch spricht und gut gekleidet ist auf einem Motorrad. Er verscheucht die anderen und definiert einen als unseren Wächter mit Stock und Taschenlampe. Nachdem er etwas von unserem Essen und eine Flasche Bier bekommen hat, verschwindet er auf einen Ziegelhaufen und wir haben unsere Ruhe bis zum Morgen.

Weiter geht es auf der brutalen Straße. An fast jeder Mautstation versucht man, uns dreist übers Ohr zu hauen. Nach ein wenig Lehrgeld zahlen wir für den Rest der Reise nur noch gegen Quittung. Erstaunlich, wie gering die Maut eigentlich hier ist. Meist nur umgerechnet 10 Cent für den Geländewagen, 30 Cent für einen LKW.

An einer Stelle liegen Motorräder auf der Straße, ein junger Mann liegt am Straßenrand und drum herum stehen zehn tatenlose Inder. Jörn, als erfahrener Rettungssanitäter, hält an und kommt in dem Moment, wo sie das Unfallopfer auf einem Motorrad ins Krankenhaus fahren wollen. Sie setzen den Verletzten hinter den Fahrer, und hinter den Bewusstlosen Jemanden, um ihn festzuhalten. Wir stoppen die Aktion, verladen den Verletzten in Josephs LKW und die beiden fahren ihn mit Jörns illegal vorhandenem Martinshorn und Gelblicht zur nächsten Krankenstation.

Der Mann muss eine schwere Schädelverletzung haben, er verliert viel Blut aus den Ohren. Jörn meint, dass er in der Krankenstation keine Überlebenschance hat, der untere Meter der Wände ist schwarz vor an die Wand gespuckten Betelnüssen. Selbst wenn der desinteressierte Arzt eine Hirnoperation hätte durchführen können, so wären die hygienischen Umstände tödlich gewesen.

Abends in Varanasi wischt Joseph das Blut vom Boden in seinem LKW. Auch wenn wir getan haben, was wir konnten, bleibt ein bitterer Nachgeschmack. Ich habe noch nie den gewaltsamen Tod eines jungen Menschen so direkt erlebt. Hoffentlich wird nie einer unserer Gruppe in einen solchen Unfall verwickelt, wie sie der desolate Straßenverkehr täglich heraufbeschwört. Auf Indiens Straßen sollen täglich mehr als 270 Menschen sterben, dieses war einer davon.

In Varanasi stehen wir auf dem Gelände eines verfallenden Luxushotels. Inzwischen funktioniert mein Tacho nicht mehr und es meldet sich ein Problem mit der Kupplung an: es verschwindet Kupplungsflüssigkeit aus

dem Vorratsbehälter.

Nach dem Frühstück versuche ich den Tacho zu reparieren, die Tachowelle dreht sich aber bis zum Tacho. Trotzdem funktioniert weder die Anzeige noch der Kilometerzähler. Da die Tankuhr sich inzwischen auch verabschiedet hat, ist es gar nicht mehr leicht, zu vermeiden, dass man einen Tank leer fährt. Zum Glück habe ich in beiden Tanks Diesel.

Bei der Kupplung habe ich die Hoffnung, dass die Flüssigkeit einfach noch oben aus dem kaputten Deckel des Behälters geschwappt ist. Trotzdem bestelle ich im Internet vorsichtshalber neue Dichtmanschetten in Deutschland, damit die Eltern von Steffen sie mit nach Goa bringen können. Außerdem finde ich in einem Laden einen Tankgeber, einen neuen Rückfahrscheinwerfer und H4-Birnen, die in die Bilux-Sockel meiner alten Scheinwerfer passen, mit 190 W pro Birne. Das macht richtig mächtig helles Licht und blendet trotzdem nicht stark, da ein Abblendlichtspiegel in der Birne vorhanden ist.

Am nächsten Morgen besichtige ich mit Steffen, Dana und Joseph Varanasi. Die heilige Stadt am Ganges, voller Müll, Kot auf den Straßen und verfallenden Gebäuden bringt einem Gläubigen die Möglichkeit, den Inkarnationen zu entrinnen, wenn sie hier sterben und ihre Asche in den Ganges gestreut wird. Kinder und Kühe wirft man unverbrannt in den Fluss, da sie als rein gelten. Andererseits pilgern die Menschen ein paar Meter weiter an den Fluss, um darin unterzutauchen und einen Schluck von dem Wasser zu trinken. Von der Terrasse eines Restaurants aus beobachten wir, wie Menschen von dem Wasser trinken, direkt neben dem aufgedunsenen Kadaver eines Hundes, der langsam den Fluss herunter treibt. Direkt daneben leert jemand einen Eimer mit Abfall. Ich spreche in Gedanken dem Wasser jede weltliche Reinigung ab. Inzwischen sollen die Gläubigen es auch erlauben, das Wasser vor dem Trinken zu filtern; solange es nicht chemisch behandelt wurde, behält es seine Heiligkeit bei. Zum Glück ist der Ganges ein sehr mächtiger Fluss, der viel Wasser führt. Trotzdem trei-

ben überall Müll, Blumen und undefinierbares.

Als wir etwas den Fluss herauf gehen und uns dabei den Touristenfängern erwehren, kommen wir an ein Burning-Ghat. An einem solchen Krematorium werden täglich etwa 50 Tote verbrannt. Das Holz ist nass und brennt sehr schlecht, die halbverbrannten Leichen werden mit Bambusstäben regelmäßig gewendet und das Holz neu aufgeschichtet. Mit Grauen und aber auch Neugier beobachte ich das Geschehen. Der ganze Verbrennungsplatz ist trotzdem vermüllt, verkohlte undefinierbare Stücke liegen zwischen dem Müll und verwelkten Blumen. Die Asche der Toten wird im Wasser hin- und her geschaufelt. Ein Inder erklärt mir, dass der Schlamm später an dieser Stelle aus dem Fluss geholt wird und die Totengräber daraus Edelmetalle waschen. Das Metall von Schmuck, Goldzähnen und Ähnlichem bleibt bei der Verbrennung zurück und sinkt im Gegensatz zur Asche schnell zum Grund des Flusses.

Die Menschen hier haben ein für uns ungewohntes Verhältnis zum Tod: Leichenzüge werden von Trommeln und in bunten Kleidern begleitet. Bei den Verbrennungen sieht man ernste Gesichter der Angehörigen, aber keine starke Trauer. Außerdem scheint hier niemand Privatsphäre zu brauchen. Man verrichtet sein Geschäft auf offener Strasse, niemand stört es, wenn man bei der Verbrennung der Angehörigen zuschaut. Lediglich das Fotografieren ist verboten.

Auf freien Übernachtungsplätzen macht uns das nicht vorhandene Gespür der Inder für Privatsphäre schwer zu schaffen. In Scharen versammeln sie sich um zu gaffen, sie kommen zwischen die LKW, schauen in die offenen Türen, interessiert wird beobachtet, was wir so essen und trinken. Wenn wir etwas lesen, wird versucht, über der Schulter mitzulesen. Vielleicht enthalten unsere Bücher und Zeitschriften ja Bilder und nicht nur die unleserliche, lateinische Schrift.

Nach einer Weile wollen wir diesen Ort nur noch schnellstmöglich verlassen. Wir laufen

durch Holzstöße für spätere Verbrennungen und gelangen in enge, unüberschaubare Gassen. Was man hier sieht, ist zuviel für mich. Man muss Karren mit Feuerholz und Leichenzügen ausweichen. Der Boden ist voller Kot von den heiligen Kühen und wer weiß noch, von wem. In kleinen Nischen der engen Häuser liegen kranke Menschen, die zum Sterben nach Varanasi gekommen sind. Am Rand des engen Weges liegen die in Jute eingewickelten Leichen derer, die gestorben sind. Die Gassen werden immer enger, mittendrin Händler, die einem irgendeinen Unsinn verkaufen möchten. Wir halten uns an jeder Kreuzung nach links, dann müssten wir wieder zum Fluss kommen.

Ich habe die Schnauze voll von Indien. Zu viele Menschen auf zu engem Raum, ein abartiges Kastensystem, Softwareunternehmen und Verhungerte in Hütten aus Plastikplanen direkt nebeneinander. Überall Müll, die Flüsse sind eine stinkende braune Pampa, welche durch Müllberge fließt. Nur selten eine nennenswerte Kanalisation, meistens fließt alles im Rinnstein die Straße hinunter. Im Straßenverkehr zählt Eile mehr als Menschenleben. Der Stolz, die Straße zu benutzen, mehr als das eigene Leben. Dieses Land ist eine Atommacht mit eigenen Langstreckenraketen und trotzdem kacken die Menschen in einigen Regionen auf die Straße. Zu wenige Ressourcen für 1 100 000 000 Menschen, über die der Fortschritt wie ein Unwetter hereingebrochen ist.

Zum Glück gelangen wir bald aus den Gassen mit dem Gestank nach Krankheit und verbranntem Fleisch wieder an den Fluss und zurück zum Taxi. Abends gehen wir in das Restaurant gegenüber und ich lasse mir Starkbier servieren. Alkohol ist hier eh kein Genussmittel, das Starkbier nennt sich *Knock Out*, quer über dem Etikett steht *Extra high punsh*. Elf Prozent Alkohol in 600 ml Flaschen, das hilft, den Tag zu Ende zu bringen.

In Varanasi haben sich Jörg und Henry abgesetzt, um mit dem Zug über Mumbai nach Goa zu fahren. Jörg braucht mal ei-

ne Pause vom Konvoi-Fahren und Henry erwartet jemanden, den er in Mumbai abholen möchte. Zusammen mit Brigitte als Beifahrerin geht es über 2500 km quer durch Indien nach Goa. Die Tage vergehen wie im Flug, früh aufstehen, lange Fahren, abends müde einschlafen. Wir schaffen etwa 250 km am Tag. Brigitte ist abends genauso kaputt wie ich, der indische Linksverkehr fordert vom Beifahrer genauso viel Konzentration wie vom Fahrer. Wir machen einen Tagesabstecher zu einer historischen Tempelanlage. Die Straßen sind teilweise autobahnähnlich, zum Teil über Tage so schlecht, das an Josephs Kofferaufbau eine Strebe bricht. Ich merke, dass es sich zu zweit in dem LKW deutlich stressfreier fahren lässt, ich genieße die Fahrt zum größten Teil. Die Stimmung in der Gruppe ist aber teilweise angespannt, das Ziel Goa liegt in Reichweite. Die Straße führt uns durch abwechslungsreiche Landschaften, Millionenstädte, Wälder aus exotischen Pflanzen, Palmenhaine, Steppe und Berge. Das Land ist hier dünn besiedelt, oft können wir ungestört übernachten. Selbst wenn wir bei einem Bauern auf einem abgeernteten Feld übernachten, so ist der Kontakt zur Familie angenehm und herzlich. Nur selten wird stumpf gegafft und sich auf Hindi unterhalten. Ich fange an, Indien wieder interessant zu finden, ja es stellenweise sogar sehr zu mögen.

Meine Kupplung hat doch einen Schaden, am nächsten Morgen tritt das Kupplungspedal ins Leere. Der Vorratsbehälter ist vollständig leer. Ich entlüfte die Kupplung und sie lässt sich wieder betätigen. Die Fahrt über ergibt sich kein großer Flüssigkeitsverlust. An einer TATA-Werkstatt, ein großer LKW-Hersteller in Indien, versuche ich, einen eventuell passenden Kupplungsnehmerzylinder zu finden. Ich kaufe in der Hoffnung, dass die Manschette passt, einen Überholsatz für etwa einen Euro. Am nächsten Morgen stehe ich früher auf, um die Kupplung zu begutachten. Der Vorratsbehälter ist erneut leer. Die Kupplung lässt sich nicht mehr

entlüften, die Flüssigkeit läuft so aus der Kupplungsglocke wieder heraus. Ich demontiere den Zylinder, die Manschette von TATA passt natürlich nicht. Lediglich die unwichtige Staubschutzmanschette passt, na, einen Euro ist das schon wert.

Auf der verzweifelten Suche nach einer passenden Dichtung finde ich Gummiringe, welche ich bei der Überholung des Vierkreisschutzventils übrig gehabt habe. Der Außendurchmesser passt, der Innendurchmesser und die Breite passen nicht. Die Form des Gummis auch nicht, und ob es resistent gegen Bremsflüssigkeit ist, weiß ich auch nicht. Aber Gummi ist flexibel. Mit Gewalt bastele ich die Manschette aus dem Bremsenventil in den Kolben und das Ganze in den Zylinder. Es funktioniert, die folgenden Tage bis Goa habe ich keine Probleme mehr mit der Kupplung. Hier werde ich nun auf die zum Glück auf Verdacht in Deutschland bestellten Nutringe warten und den Zylinder nach allen Regeln der Kunst überholen. Bei der Gelegenheit den Geberzylinder gleich mit. Auch ein loses Kabel am Funkgerät kann ich reparieren und den Kurzschluss im Scheibenwischer konnte ich bis auf den Intervallschalter eingrenzen. Ich habe nun wieder einen Scheibenwischer, lediglich kein Intervall mehr.

Gruß
Felix

Felix kleines Handbuch zum indischen Straßenverkehr

- Was tun, wenn die Rikscha nicht mehr richtig läuft, die Sitze verschlissen sind oder der Aschenbecher voll ist?

Das Schwierige ist es, in Indien eine Vollkasko-Versicherung zu bekommen. Aber ist das geschafft, ist der Rest einfach. Man klappe die Spiegel nach innen, es ist ja wichtiger, die Fahrgäste im Blick zu haben als den langweili-

gen rückwärtigen Verkehr, setzte sich die Kopfhörer eines MP3-Players auf, um vom nervigen Gehupe verschont zu bleiben und fahre, wie alle anderen Rikschas auch. Gerade ein Blitzstart von der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, ohne Blinken und ohne unnötig Blicke auf den Verkehr zu verschwenden, bringt einem dem neuen Fahrzeug schnell näher. Oder der nächsten Inkarnation.

- Was mache ich mit einem gewalttätigen, schwer erziehbaren Sohn?

Ich melde ihn bei dem nächsten Busunternehmen als Fahrer. Gerade skrupellose, gewalttätige Draufgänger werden dort gesucht. Und der Job ist nicht mal schlecht bezahlt. Ein KFZ zu beherrschen ist von Vorteil, aber keine Bedingung.

- Wie baue ich mir einen Unfallschwerpunkt?

Man benötigt einen Job bei der Polizei, zwei sperrige Eisengitter und eine aktuelle Tageszeitung. Die Eisengitter stelle man möglichst unsinnig am Ortseingang quer auf die Straße, am besten direkt hinter einer Kurve. Danach nimmt man die Tageszeitung, sucht sich ein schattiges Plätzchen und wartet ab. Wenn dann blockierende Reifen und der dazugehörige Knall einen Unfall andeuten, verlässt man seine Tageszeitung und hat eine gute Gelegenheit, ohne Quittung zu kassieren. Stell man sich dabei geschickt an, reicht es schon bald für ein kleines Sommerhaus in Goa.

- Was tun, wenn Auspuff, Windschutzscheibe, Scheinwerfer, Hecklichter, Blinker, Spiegel oder hintere Kotflügel verschlissen bzw. funktionsuntüchtig sind?

Abschrauben, wegwerfen!

- Wie löse ich ein Arbeitslosenproblem?

Man beschäftige die Arbeitslosen einfach bei der Verkehrspolizei und stecke sie in kaki-farbene Tarnuniformen. Damit ist zuverlässig sichergestellt, dass der Verkehrspolizist auf der staubigen Straße absolut unsichtbar ist. Er verschwindet zwischen den Fahrspuren wie ein Chamäleon im hohen Gras. Schon nach kurzer Zeit im schnellen Verkehr ist diese Stelle wieder frei und kann neu besetzt werden. Lediglich eine neue Tarnuniform ist in den meisten Fällen von Nöten.

- Wie errichte ich eine gut laufende Kfz-Werkstatt?

Ich besorge mir eine, die nicht so gut läuft. Danach zieht man kurz vor der Werkstatt quer über die Straße eine etwa einen halben Meter hohe Mauer mit festem Fundament, Mutige dürfen auch ruhig etwas höher mauern. Mit etwas Schotter und Dreck ist die Mauer schnell ausreichend getarnt, dass sie sich nicht mehr von Indiens restlichen Speedbreakern unterscheidet. Jedes Mal, wenn es dann wieder vor der Tür Achsen und Fahrwerk zerreißt, ergibt sich ein neuer, saftiger Auftrag. Alternativ kann man auch einfach eine neue Werkstatt hinter einem schon bestehenden Speedbreaker errichten. Ungünstig sind lediglich die Speedbreaker direkt vor Bahnübergängen. Hier bleib das vom Speedbreaker zerrissene Wrack nämlich auf den Schienen liegen und wird vom nächsten Personenzug in einen irreparablen Zustand versetzt.

Sorry für den Zynismus, aber lustig ist, wenn man trotzdem lacht.

9 Die Gruppe wird kleiner

Udaipur, Rajastan, den 20.12.06
Kilometerstand 22 500 km

Hallo Ihr,

Freie, leere Wüste. Von Weitem kann man zwar leise die Straße und die Variationen indischer Hupen hören, ansonsten gibt es um uns herum aber nur vereinzelte Arkarzien-Büsche in trockenem Boden und einen endlosen freien Himmel. Hinter unseren Autos erhebt sich ein von Wind und Wetter abgerundeter Granitfelsen, der so gar nicht in die Landschaft passen will. Wie ein vom Himmel gestürzter Meteor. Der Bundesstaat Rajastan ähnelt sehr dem, was ich bisher von Nordafrika gesehen habe. Die Landschaft ist wüst, die Städte zeigen einen leichten arabischen Einfluss. Es ist angenehm, mal wieder in einer weniger dicht besiedelten Gegend zu reisen: Die guten, geraden und vor allem recht freien Landstraßen sind eine Wohltat.

Da wir nun immer weiter nach Norden fahren, merkt man, dass die Tage immer kürzer werden. Das Klima fern des schwülen indischen Ozeans ist, wenn auch tagsüber glühend heiß, so doch nachts angenehm kühl – wenn nicht gar empfindlich kalt; ich leide gerade unter den letzten Auswirkungen einer leichten Erkältung. Nach vielen Monaten Hochsommer ist man nichts mehr gewöhnt, Nachttemperaturen unter 10 °C kann der Körper nicht mehr wirklich verkraften. Die Inder tragen unter 20 °C auch gefütterte Jacken, Mützen und Schals. Mal sehen, was noch alles auf uns zukommt, wir fahren ja unweigerlich in den Winter, und der soll auf den Hochebenen böse kalt sein.

In wenigen Tagen ist Weihnachten. Mitten in der Wüste wird das Fest, so scheint es, kaum etwas anderes sein, als ein beliebiges Datum. Hier, unter der hinduistisch/islamischen Bevölkerung bekommt

man nichts von der Vorweihnachtsstimmung mit. Mal schauen, eventuell kann man sich so eher auf das konzentrieren, was das Fest eigentlich bedeutet.

Der Konvoi ist weiter geschrumpft, Rüdiger ist von Goa aus nach Hause geflogen, so dass Richard der letzte Motorradfahrer bei uns ist. Lutz, Heidi und Uwe möchten hier überwintern und sind in Goa zurückgeblieben, Steffen und Dana bleiben noch über Weihnachten in Goa und holen uns in Amritsar zu Silvester wieder ein. Wir sind jetzt mit drei LKW unterwegs, ein inzwischen eingespieltes und entspanntes Konvoifahren.

Ich habe zwei neue Mitfahrer mit im Auto, den Manfred und die Uli. Willi hat uns schon kurz nach Brigitte verlassen. Jörg ist auch von Goa aus nach Hause geflogen und Britta müsste inzwischen auch zu Hause angekommen sein. Hoffentlich kommt Henry noch einmal zu Silvester nach Amritsar, um mit uns zusammen zu feiern. Irgendwie vermisse ich meine alten Mitfahrer, besonders Britta, Willi und Jörg, die seit Anfang an dabei gewesen sind. Nach Monaten des Zusammenlebens auf der Grundfläche einer Garage lernt man die Mitfahrer besser kennen, als die meisten Menschen zu Hause. Wer weiß, wann man wieder so viele so gute Freunde kennenlernt?

Dafür lerne ich nun die neuen Mitfahrer kennen, zum Teil bedeutet das, viele für mich inzwischen selbstverständliche Dinge neu zu erklären und zu organisieren. Aber überwiegend kann man durch die neuen *unverbrauchten* Mitreisenden wieder lernen, sich für uns inzwischen unspektakulär gewordene Dinge zu begeistern. Nach bald fünf Monaten in Asien hält niemand mehr einen Tempel, eine Gruppe knallbunt gekleideter

Frauen, einen von einem Kamel gezogenen Karren auf der Autobahn (selbstverständlich auf unserer Spur entgegenkommend) oder einem Elefanten im Stadtverkehr für besonders erwähnenswert. Außerdem bringen einem neue Menschen auch neue Ideen und Sichtweisen, viele eingespielte Probleme, die sich über die Monate aufgebaut hatten, existieren (noch) nicht.

Die letzten Tage musste ich viel an dem Anhänger reparieren. Zuerst habe ich die Deichsel abgebrochen, weil ich beim Rangieren nicht aufgepasst habe, kurz danach ist bei voller Fahrt einer der Bolzen gebrochen, welcher die Deichsel hielt und ich habe die Fuhre bei 80 km/h nur am Bremsseil hängend zum Stehen bekommen. Es ist dabei noch nicht einmal wirklich Schaden am Material entstanden. Über das, was alles hätte passieren können, möchte ich gar nicht weiter nachdenken. Mehr dazu später. Nun ist der Anhänger bombensicher geschweißt und ich finde Zeit, die schon lange überfällige Mail zu schreiben.

Erschrocken lese ich, dass die letzte Mail in Arambol endet. Nun gilt es sich zu erinnern, was seit dem so geschehen ist:

Die Tage in Arambol könnte ich jetzt nicht mehr aus dem Gedächtnis aufzählen. Ich glaube es waren fünf. Zum Einen habe ich in der Zeit einiges an den Autos repariert, vor Allem aber war ich im warmem Meer schwimmen, bin drei mal am Tag Essen gegangen, habe Weihnachtsgeschenke gekauft, gelesen, mich von Brigitte und Willi verabschiedet und mit Jörg zusammen die kleine Stadt erkundet.

Belustigt, manchmal auch abgestoßen beobachten wir in Goa hängengebliebene Europäer. Nur mit einem Lendenschutz bekleidet werden sie von den Indern aus dem Restaurant geworfen. Von was auch immer benebelt, zappeln sie mit langen weißen Bärten zu Technomusik auf Teenagerveranstaltungen, von denen ich meine, schon mit meinen 25 Jahren entwachsen zu sein. Interessanter Weise sind es fast nur Männer. Einzig bitter stoßen mir ihre Kinder auf, nie

eine Schule besuchend mit halbverrückten Eltern in einem unbarmherzigen Kontinent. Es mag ja jeder leben, wie er möchte, aber sobald er Kinder hat, sollte er anfangen, wenigstens die nötigste Verantwortung zu übernehmen. Hoffentlich haben sie wenigstens ausreichend Papiere, um später nach Europa zurückkehren zu können, in Indien ist man ohne Kaste und vor allem ohne Schulbildung auch mit einer weißen Hautfarbe hoffnungslos verloren.

So richtig festgehangen sind wir in Goa aber nicht, bald schon beschließen Jörg und ich, dass wir zu zweit wieder auf eine kleine Abschiedstour fahren müssen. Kerala liegt uns mit insgesamt 2000 km Fahrstrecke zu weit entfernt, daher planen wir nach Hampi, einer alten Trümmerstadt, danach zu großen Wasserfällen und zum Schluss südlich von Goa an die Küste und diese wieder hinauf zu fahren, was mit 1000 km eher in der Zeit von zwei Wochen stressfrei zu schaffen ist.

Wir wollen nach dem Frühstück losfahren. Morgens dann trifft überraschend Britta in Arambol ein und zusätzlich beschließt Joseph mitzufahren. So sind wir denn zu viert in zwei LKW, und nicht mehr bloß zu zweit. Zuerst fahren wir, über Old Goa, wo wir zwei große Kirchen besichtigen, nach Panji, der Hauptstadt von Goa. Die schöne Stadt liegt an einer Lagune und macht einen eher mediterranen denn indischen Eindruck. Dort fahre ich das Auto als erstes in eine Waschanlage, die angetrocknete Schicht menschlicher Exkreme abwaschen.

Nach etwas Wartezeit machen sich drei Inder an meinem Auto zu schaffen. Zuerst möchten sie ein paar Liter Diesel haben, um damit den Motor nach dem Waschen einzusprühen. Nee danke, nachdem durch die Lecks im Tank im Iran schon Dampfschwaden unterm Auto hervorkamen, als Diesel auf den Auspuff tropfte, brauche ich keinen Diesel mehr auf dem Auspuffkrümmer. Einer der Waschmannschaft ist nur dafür eingeteilt, meine Reifen zu waschen. Liebevoll wird jeder Stollen einzeln eingeseift. Nachdem unten am Auto alles sauber ist, beginnen sie

mit waghalsiger Akrobatik, die höheren Teile zu waschen. Einer hält eine Leiter fest, während die anderen Wassereimer aufs Auto balancieren. Ich musste sie nur vorher darauf aufmerksam machen, dass ich es gerne sehen würde, wenn sie Lappen um die Enden der Leiter aus rohen Stahlrohren wickeln, bevor sie diese an den lackierten Koffer lehnen. Nach drei Stunden und einer Rechnung von 600 Rupien ist das Auto sauber wie nie zuvor. Das Angebot, mit dem Hochdruckreiniger auch das Führerhaus und den Innenausbau zu reinigen, lehne ich aber dankend ab, ich möchte die nächste Zeit lieber auf einer trockenen als auf einer nassen Matratze schlafen.

Abends stellen wir die Autos auf einem Fähranleger vor einer Gaststätte ab. Nach einem guten Essen stellen wir („Felix, sach ma, wo haste eigentlich meinen Rucksack verstaut?“) fest, das ich vergessen habe, Jörgs Rucksack von der Strandbar mitzunehmen, in dem sich neben all seiner wichtigen persönlichen Gegenstände auch sein Flugticket befindet. Da uns die Getränke, welche wir beim Essen getrunken haben, etwas zu Kopf gestiegen sind – der erste Schnaps seit der Türkei – verbringen wir den Rest des Abends und einen guten Teil der Nacht mit einem lautstarken Streit darüber, wer nun woran Schuld ist.

Am nächsten Morgen, von der Fähre geweckt, erwachen wir mit einem handfesten Kater, entschuldigen uns für die harten Worte der letzten Nacht und nehmen uns ein Taxi zurück nach Arambol. Zuerst wollte uns der Wirt selbstlos seinen PKW zur Verfügung stellen, aber das war mir dann doch zu heikel, in meinem Zustand ein fremdes Auto durch indischen Straßenverkehr zu steuern. In Arambol finden wir den Rucksack und die Anderen, welche uns nicht begleitet haben, breit grinsend beim Frühstück vor. So waren wir am zweiten Tag noch nicht weiter wie am letzten Morgen. Aber die Taxifahrt tat dennoch ganz gut, ich hätte so früh morgens nicht gut selbst fahren können.

Nachdem wir den Rucksack ergattert ha-

ben, geht es weiter in Richtung Hampi. Wir wählen die direkte, auf der Karte als National Highway eingezeichnete Strecke. Zuerst lockt die gut ausgebaute Straße mit einer tadellosen Asphaltdecke. Das soll sich aber bald ändern. In der Gegend wird Eisenerz abgebaut und mit Kipplastern zur Küste gefahren, um dort in Schiffe verladen zu werden. Eine gigantische Flotte zweiachsiger Kipper ballert wie verrückt die inzwischen nicht mehr asphaltierte Piste entlang. Ohne die geringste Rücksicht auf Mensch und Material. Wie Flummis springen die LKW über die Schlaglöcher, kommt einer von hinten, hört man donnerndes Scheppern von gequältem Stahl, lange bevor man den Motor oder die Hupe vernehmen kann. Alle Nase lang liegt einer am Straßenrand, zum Teil fehlen komplette Achsen oder es liegen Getriebe am Boden.

Wie kriechen mit 7 bis 15 km/h durch die Löcher, die Kipper ballern mit 40 Sachen an uns vorbei. PKW sieht man nur als Geländewagen, alles andere hat nicht genug Bodenfreiheit, um die Schlaglöcher zu passieren. Der Urwald rechts und links ist grau vom aufgewirbelten Staub, wir müssen suchen, bis das wir einen Übernachtungsplatz finden, wo wir halbwegs dem Lärm und dem Staub entkommen können. Später bekommen wir Besuch von der Polizei, werden aber für eine Nacht auf unserem Übernachtungsplatz geduldet. An diesem Fahrtag schaffen wir 70 km, obwohl die Straße zu Anfang gut gewesen ist.

Am Folgetag gelangen wir nach etwa einer Stunde auf die besten Straßen, die ich in Indien seit langem befahren habe. Die Kilometer spulen sich nur so auf den (inzwischen reparierten) Tacho. Die Landschaft könnte auch in Mecklenburg liegen, fruchtbares, flaches Land mit großen Feldern. Als wir übernachten wollen, stellen wir aber fest, dass zu den Feldern keine Feldwege führen. Man sieht hier zwar viele Traktoren, sie werden aber kaum in der Landwirtschaft eingesetzt. Meist dienen sie als Transporter für Kurzstrecken und als Baufahrzeuge. Auch

wenn die Felder groß und eben sind, werden sie alle nur mit Ochsen oder Wasserbüffeln bestellt. Und diese brauchen keine Feldwege.

Kurz vor Sonnenuntergang finden wir dennoch einen Weg, der uns zu einem ruhigen Schlafplatz führt. Die sich wie üblich versammelnden Inder sind freundlich und verabschieden sich rasch. Mal wieder werden wir nach deutschen Münzen gefragt. Wenn ich vorher gewusst hätte, wie sehr hier eine Centmünze begeistern kann, hätte ich einige Rollen davon mitgenommen. Ich kann jedem Besucher Asiens nur empfehlen, ausreichend Kleingeld mitzunehmen, er kann damit vielen Menschen eine Freude machen.

Morgens durchqueren wir Hospet. Hospet ist als Stadt kaum zu erkennen, aber schon von weitem sieht man die *Hospet Steel Cooperation*. Scheinbar das ganze Ruhrgebiet in einem einzigen Stahlwerk, das Werkstor liegt hinter einer prunkvollen Parkanlage, davor warten hunderte von Arbeitern mit orangen Schutzhelmen auf ihren Schichtbeginn. Was bei uns fast nur noch Museum ist, ist hier rentable Industrie.

Josefs Auspuff hat sich zerlegt und wir wollen ihn schweißen lassen. Also fahren wir am nächsten Morgen eine der kleinen Werkstätten an, bei denen alle Arbeiten unter freiem Himmel im Straßenstaub stattfinden. Dort wird recht zügig gearbeitet. Ich lasse aus Spaß meinen LKW wiegen, 8.3t im Reiseeinsatz, vielleicht doch nicht verkehrt, dass ich ihn zu Hause habe auflasten müssen. Wenige Kilometer hinter den Werkstätten bestätigt ein Sattelschlepper meinen Eindruck von indischer Beladungsphilosophie: Ein mit einem Coil Stahlblech beladener Sattelschlepper ist beim Überfahren eines Speedbreakers schlicht in der Mitte durchgebrochen. Dieses Fahrzeug war nun auch für indische Verhältnisse überladen, es ist unter der Last vollständig kollabiert.

Kurz vor dem Ziel gelangen wir in einen Stau: Eine Demonstration, ein Volksfest, eine Hochzeit, eine Wahlveranstaltung oder eine Beerdigung versperrt die Straße. Ich zumindest vermag bei den Indern aus der Ferne

keines davon auseinanderzuhalten.

Nach etwa einer halben Stunde Wartezeit bemerken wir auch, dass wir uns verfahren haben, und gar nicht im Stau anstehen müssten. Da ein Inder vor Ort auch in dieselbe Richtung möchte, nehmen wir ihn im Auto mit, sodass er uns den Weg zeigen kann. Zuerst setzt er Jörgs Sonnenbrille auf, danach erforscht er ohne zu fragen den Inhalt des Handschuhfachs. Das darin befindliche Buch ist langweilig, keine Bilder, nur unbekannte lateinische Schriftzeichen. Spannender sind da schon meine Papiere, enthalten sie doch Fotos und Stempel. Wir schalten das Radio ein und lenken mit den eindrucksvollen Dezibel den Inder erfolgreich von der weiteren Durchsuchung unseres Autos ab. Dabei war es nicht so, dass der Typ an sich unangenehm war, eher habe ich den Eindruck, dass die Menschen hier so eng zusammenleben, dass es nichts Unhöfliches ist, wenn man die Dinge des Anderen durchsucht..

Die folgenden drei Tage verbringen wir in Hampi, der ehemaligen Hauptstadt der Hindus, die leider vor etwa 500 Jahren von den Arabern geschleift worden ist. Schon allein die Landschaft ist eindrucksvoll. Eine Steppe, übersät mit gigantischen Findlingen aus Granit. Zum Teil haarstäubend übereinander gestapelt und aneinander gelehnt. Die Legende erzählt, dass die Hindu-Herrscher behauptet hätten, ihre Soldaten würden diese monströsen Felsen zur Leibesertüchtigung übereinanderschichten. Zum Teil stehen sie so kippelig, dass wir meinen, ein LKW-Wagenheber an der richtigen Stelle angesetzt dürfte ausreichen, den Indern zu zeigen, dass ihnen die Germanen in Sachen Steinbewegung in nichts nachstehen. Mitten durch diese eindrucksvolle Landschaft verläuft ein Fluss. Der Standort für das Zentrum lässt sich schon nachvollziehen. Aufgestaut versorgt der Fluss über ein uraltes Bewässerungssystem bis heute ausgedehnte Bananen- und Zuckerrohrplantagen.

Aber wirklich beeindruckend ist die vollständig aus Granit gebaute Stadt. Allein die Stadtmauern umschließen eine zweistel-

lige Zahl von Quadratkilometern. Durch die Ruinen verlaufen Straßen, die wir mit den LKW befahren, um uns fortzubewegen. Zum Teil führt die Straße direkt durch Ruinengebäude, an einem habe ich nur wenige Zentimeter Luft über der Dachreling. Ein tolles Foto! Die 500 Jahre sind an dem Granit der Bauten spurlos vorübergegangen, oft ist es schwer, restaurierte von originalen Teilen zu unterscheiden.

Vor allem aber beeindruckt die schiere Größe der nur zu kleinen Bruchteilen freigelegten Ruinen. Ob dessen hat man auch fast überall seine Ruhe, die Menge der Besucher verschwindet in der Größe der Anlage. Wo man sich auch befindet, überall liegen behauene Steine und Säulen von Pflanzen überwuchert am Boden. Am letzten Tag setzen Josef und ich über einen Fluss zu einem weiteren Teil der Anlage. Über den Fluss spannt sich zwar theoretisch eine moderne Brücke. Praktisch fehlen in der Mitte der Brücke aber etwa 10m, außerdem sieht man, wie sich die instabile Fahrbahn der Bauruine bedenklich gewölbt und gesenkt hat. Was immer hier versucht wurde zu bauen, mit einer Brücke hat es nur optische Ähnlichkeit. Überquert wird der Fluss daher für zehn Rupien in runden, geflochtenen Booten, mit Planen und Teer abgedichtet. Etwa zwei Meter im Durchmesser, haben sie Ähnlichkeit mit der Hälfte einer überdimensionalen Kokosnuss. Aber selbst mehrere Motorräder werden problemlos in den *Körben* über den Fluss geschifft.

Auf der anderen Seite sehen wir nebenbei auch wieder Beispiele indischer Arbeiten. Ein Dutzend Menschen stehen auf einem Platz und dreschen von Hand Getreide. Eine Maschine, und sie wären alle überflüssig. An einer Straßenbaustelle hockt eine Gruppe von Frauen (Straßenbau ist hier meist Frauenarbeit) und bearbeitet die Straße mit Hämmerchen, kaum größer als ein Schlackenhammer. Weitere fegen mit handteller-großen Besen das losgeschlagene Material. Gut, dass es ob der Lücke in der Brücke hier nur Fahrzeuge gibt, welche in einem Weiden-

korb über den Fluss gesetzt werden können. Einer der wahnsinnigen Erzlastenfahrer des Hinwegs würde die wochenlange Arbeit dieser Frauen in wenigen Stunden vollständig zerstören.

Aber es gibt auch ein Gegenbeispiel: An einer Hochspannungsleitung musste ein Kabel repariert werden. Also kommen zwei Inder auf einem Moped angefahren, eine Rolle Draht auf der Schulter. Einer steigt behände innerhalb von Sekunden den haushohen Pfahl hinauf, wie sie hier auch die Kokospalmen erklimmen. Den glatten Mast, ohne Leiter, ohne Sicherung. Wenn der wüsste, was er bei uns für eine Karriere als Einbrecher machen könnte, wenn er Regenrohre in Sekundenschnelle erklimmen kann. Kurzerhand wird das Kabel zusammen gewickelt und nach wenigen Minuten fahren die Beiden weiter. Wenn ich da bedenke, was bei uns eine solche Reparatur an Material und Arbeit bedeutet...

Außerdem lassen wir in Hampi Josefs Koffer schweißen, ein tragendes Rohr über der Hecktür ist komplett herausgebrochen. Es gibt nichts, was sich auf einer Pistenfahrt nicht zerlegen kann. Ein Schlosser, der gerade einen Kipperanhänger baut (alles außer der Achse und dem Kippzylinder ist selbstgebastelt) macht auf uns den besten Eindruck. Einen Schutzschild kennt er nicht, er verwendet eine Sonnenbrille. Dementsprechend sehen die Schweißnähte auch aus: Wenn man blind ist vom Lichtbogen, kann man nicht mehr gut schweißen. Trotzdem versichert er uns „very strong“¹ und wir fahren unseres Weges.

Da uns Hampi so beeindruckt hat, sind wir länger geblieben, als geplant, und beschließen daher, die Wasserfälle links liegen zu lassen und direkt zurück zur Küste zu fahren. Seit dem Bau eines Staudamms sollen die Fälle eh nicht mehr so toll sein. Abends ist das Rohr von Josefs Koffer erneut gebrochen. Von Wegen *very strong*...

Mal wieder kommt jemand vorbei, der uns

¹sehr stark/stabil

über unseren Weg und unsere Absichten ausfragt. Sehen einen Inder frei in der Landschaft stehen, kommt eigentlich immer kurz danach die Polizei oder ein anderer Offizieller, fragt uns aus, und empfiehlt uns, zudem in nächste Dorf zu fahren. Es scheint doch sehr abwegig zu sein, das jemand freiwillig mitten in der Landschaft übernachtet und auf den Schutz der Gesellschaft verzichtet. Das würde hier niemand freiwillig tun, der muss schon etwas zu verbergen haben oder zumindest ziemlich verrückt sein. Das wir einfach nur hoffen, einige Stunden keine freundlichen Fragen zu beantworten, kein zu bestaunendes Abendprogramm darzustellen, indem wir einfach nur am Tisch sitzen und uns unterhalten, und auch nicht die ganze Nacht Geschrei von Hunden, Hühnern, Eseln, Kühen und sonstigem Kropfzeug zu genießen – dass versuchen wir schon lange nicht mehr zu erklären, es versteht hier eh niemand. Interessanter Weise lassen sich die Offiziellen auf die Bedenken hin, es sei hier doch gefährlich für uns, mit der geschwindelten Antwort beruhigen, wir hätten Waffen dabei und wüssten uns im Zweifelsfall schon selbst zu wehren. Ich stelle mir dann vor, dass im Gegenzug eine Gruppe Inder in ihren Ochsenkarren mit Familie, Vieh und Hausrat in einer unserer Städte kampiert. Bei Bedenken der Ordnungshüter würden die Inder dann erwidern, das wäre doch kein Problem, sie seien ausreichen schwer bewaffnet, um Probleme auch selbst zu lösen...

Die Fahrt zur Küste schaffen wir locker in zwei Tagen, die Straße weiter im Süden ist gut. Jeden Morgen sieht man die Unfälle der letzten Nacht. Da es in Indien kaum PKW-Verkehr zwischen den Städten gibt, der Zug ist deutlich schneller, komfortabler und preiswerter, sind es fast immer LKW oder Busse. An einer Stelle ist ein LKW derart stark in eine Bergwand gekracht, dass Bruchstücke des Führerhauses benutzt wurden, um die Unfallstelle abzusichern. An einer anderen Stelle wird ein vor einem Baum zum Stehen gekommener LKW gerade entladen; von Hand mit Schüsseln wird Erde von

einem LKW auf den anderen umgeladen. Obwohl der Schaden am Führerhaus nicht sehr schwer ist, liegen unter einer Plane neben dem Wrack zwei Körper. Niemand fährt hier angeschnallt und auch Motorradhelme sind eine absolute Seltenheit. Außerdem scheint die Sicherung der Ladung, selbst wenn es nur Erde ist, wichtiger zu sein, als der Abtransport der Toten. Nach den zwei Tagen Fahrt erreichen wir OM-Beach, einen Strand einige Kilometer südlich von Goa.

In dem Dorf vor OM-Beach wird die Straße von einem haushohen Tempel auf Holzrädern versperrt, wir müssen wenden und finden einen anderen Weg an den Strand. Dort parken wir einige Meter hinter der Flutmarke an der Strandböschung und gehen erst einmal im warmen Ozean schwimmen.

Auch wenn der Stand sich landschaftlich nicht von Goa unterscheidet, ist hier Indien. Goa ist etwas anderes, dort gibt es viele Gastarbeiter aus Nepal und portugiesisch beeinflussten Städte. Die meisten Geschäfte werden von Europäern oder Israelis geleitet. Goa ist, auch wenn es seit ein paar Jahrzehnten zu Indien gehört, weiterhin eine Enklave. Einzig die allgegenwärtigen Kühe deuten doch sehr auf Indien hin. OM-Beach ist dagegen sehr indisch, weiße Touristen sind eher die Ausnahme, und die Preise sind nur etwa halb so hoch wie in Goa. Außer beim Alkohol, der ist in Goa nur halb so teuer wie im restlichen Indien. Leider ist der Strand aber auch sehr dreckig, neben dem vielen Müll wird er von Menschen, Kühen und Hunden als Toilette benutzt. Nach einer kurzen Nacht voller Hundegebell beschließen wir, den menschenleeren Strand nach Norden hinauf zu fahren, dort hat man uns erzählt, soll es sauberer und ruhiger sein. Also fahren wir am frühen Morgen den Strand nah der Wasserkante hinauf, bis dass auf den Stand gezogene Fischerboote den Weg versperren. Dort wenden wir und fahren in die Nähe eines einsamen Standrestaurants in den Schatten von Kokospalmen zurück. Der Strand ist menschenleer und wir genießen die Ruhe. Man kann Delphine beobachten, welche

in der Brandung nach Fischen jagen. Nur selten kommen Menschen vorbei und stellen freundlich lächelnd ihre Fragen. Als ich am Strand entlanggehe, treffe ich einen jungen Mann, der mir freundlich winkt und mit dem ich mich etwas unterhalte. Er fragt nach unserer Reise und erzählt mir, dass er seit fünf Monaten etwas landeinwärts in einem Zelt wohnt und sein eigenes Gemüse anbaut. Nur gerade sei es auf dem Acker zu heiß, deswegen ist er am Strand. Interessant, wie man so leben kann.

Als wir dann aber in dem nahen Restaurant zu Mittag Essen möchten, geschieht etwas, was ich seit Griechenland nicht mehr erlebt habe: Ein Russe und seine spanische Freundin begrüßen uns zu erst verstört, danach offen feindselig. Die beiden sind nicht mehr jung, er verhält sich recht komisch, was entweder von einer Droge oder eine Krankheit herrührt. Sie redet davon, sie hätte ein Mantra gemacht, damit nicht noch mehr von unseren Autos herkommen. Ich versuche sie zu beruhigen, dass schwere, *strandgängige* Reisefahrzeuge in diesem Subkontinent an einer Hand abzuzählen sind und wir außerdem am nächsten Morgen weiter ziehen möchten.

Ich bin verstört und schäme mich etwas. Als wir den Strand hinauffahren, haben unsere LKW für eine Weile einen ziemlichen Lärm veranstaltet und zudem haben die Reifen, aus denen wir keine Luft abgelassen haben, ziemlich tiefe Spuren hinterlassen, welche aber von der Sonne getrocknet schon wieder verwehen. Es ist ja ein Strand, und kein bewachsenes Land, wo LKW-Reifen lang anhaltenden Schaden anrichten. Möglicherweise haben wir noch ein paar von den Krebsen in ihren Sandhöhlen überfahren, welche den Strand zu Millionen bevölkern. Da die vom Lärm angelockten Inder uns morgens freudig begrüßt haben, hatte ich auch nicht den Eindruck, etwas Unrechtes zu tun. Ich bin auch schon in Dänemark, wo so etwas erlaubt ist, viele Kilometer, beinahe die gesamte Westküste, am Strand entlang gefahren.

Als ein älterer Mann, aussehend wie der

Weihnachtsmann ohne Mantel, uns zu verstehen gibt: „Fucking German dickheads, go back to Goa, bloody Nazis.“² bin ich versucht zu ihm zu gehen, und die Diskussion auf seinem Niveau weiterzuführen. Ich kann mich jedoch beherrschen.

Nach dem Abendessen untersuche ich besorgt den LKW nach Spuren von Vandalismus, aber zum Glück fehlte ihnen dazu wohl bisher der Mut. Der Wirt hatte uns noch angeboten, durch die Böschung auf sein Grundstück zu fahren und sich vielmals für das Verhalten der Weißen am Strand entschuldigt. Aber auch noch die bewachsene Böschung samt dem kargen Acker des Wirtes nieder zu bügeln hätte den Konflikt sicher nicht gelöst, außerdem hatten wir eh geplant, weiter zu fahren. Der Mann ernährt nun seine Familie und die seiner Angestellten von unserer Rechnung, und gleich vier so hungrige und durstige Gäste auf einmal scheint er lange nicht mehr gehabt zu haben. Unsere Gesamtrechnung am Abend überstieg immerhin 20€. Es fällt uns nicht leicht, ihm zu erklären, dass Leute auf uns warten und wir nicht bleiben können. Am nächsten Morgen fahren wir kurz nach Sonnenaufgang los, um so vor den Aussteigern den Strand verlassen zu haben. In unseren alten Spuren, um nicht mehr am Strand zu hinterlassen, als notwendig. Nur ein Aussteiger sitzt schon beim Frühstück vor der Bar. Weiter vorn winken uns Inder freundlich zum Abschied. Dahinter schwenkt ein Weißer wütend den Mittelfinger. Ich winke freundlich lächelnd zurück, eventuell auch etwas grinsend. Die Inder freuen sich über den Gruß, der Weiße springt vor Wut von seinem Tisch auf.

Ich habe noch lange über das Erlebnis mit den Aussteigern nachgedacht. Ich bin auch heute nicht stolz auf die Aktion. Hätte ich gewusst, wie die Aussteiger unsere Anwesenheit empfinden, wäre ich näher am Dorf stehen geblieben. Vielleicht haben wir in unseren LKWs auf einem zu hohen Ross gesessen, da uns seit Monaten die Einheimischen

²Eine Übersetzung spare ich mir an dieser Stelle.

während der Fahrt begrüßen wie Popstars oder heimkehrende Kriegshelden, und meinen alles tun zu dürfen.

Andererseits gehört der Strand den Indern, und diese haben uns dort durchweg freundlich begrüßt. Selbst wenn wir am Strand nur wegen unseres Geldes gemocht wurden, die Menschen leben hier von dem bisschen, was die Touristen ausgeben. Uns zu vertreiben war von den weißen Aussteigern mindestens genauso arrogant, wie unsere Spuren am Strand und der Lärm. Der Strand gehört den Indern und sie arbeiten hier hart, um zu überleben. Ein Weißer, der sich für einen Hungerlohn bedienen lässt, hat da wenige Ansprüche zu stellen. Hätte sich ein Inder bei uns beschwert, hätte ich ein ernsthaft schlechtes Gewissen. So fällt das für mich eher unter: *Schlecht gelaufen*.

Interessant finde ich die Begegnung aber, um etwas über die Aussteiger zu lernen. Wir scheinen genau das verkörpert zu haben, wovor sie eigentlich geflohen sind. Auch wenn sie ins Paradies geflohen sind und meinen, sich nun mit Pseudo-Religion oder Ähnlichem den wirklich wichtigen Dingen des Lebens zu widmen, bleiben sie in der kleinlichen Welt gefangen, aus der sie fliehen wollten. Sie nehmen an der Welt der Inder, in die sie geflohen sind, noch viel weniger Teil als die Pauschaltouristen oder gar beispielsweise ein Austauschstudent, der das wirkliche Leben hier sicher gut kennenlernt. Wer nicht in ihr Weltbild passt, wird mit Aggression vertrieben. Sie sind nur noch lächerlich, von den Indern geduldet, weil sie zahlungskräftige Kunden darstellen. Wer zu Hause nicht zu recht kommt, scheint in der Fremde noch mehr verloren zu sein. Aber das Beispiel gilt nicht verallgemeinernd, der Kontakt mit dem freundlichen, ersten Aussteiger macht einen deutlich besseren Eindruck. Er hat sich aber auch mit Gemüseanbau beschäftigt, nicht damit, Mantras gegen Fremde zu machen.

Nach der Flucht von OM-Beach fahren wir in einem Rutsch durch nach Arambol. Auf dem Weg dorthin haben wir bei den Grenz-

polizisten von Goa zum ersten Mal auf der ganzen Reise Bestechungsgeld gezahlt. Wir hatten aber noch nicht gefrühstückt, und vor dem ersten Kaffee fehlte uns die Geduld, die Sache auszusetzen. In Arambol fehlten die Anderen, sie waren inzwischen nach Vagator gefahren, da in Arambol ein blödsinniges Werbetor den Weg zum Stellplatz versperrte. Also übernachteten wir in Arambol halb auf der Straße. Später am Abend lerne ich Manfred, meinen neuen Mitfahrer kennen.

In Vagator stehe ich auf einer Klippe im Schatten eines riesigen Baumes mit Luftwurzeln, die teilweise den Boden berühren. Henry kommt zu Besuch vorbei, und Jörg fliegt nach ein paar Tagen nach Hause. Ein Bus mit einem Schweizer erscheint, der regelmäßig mit Mitfahrern die Strecke fährt. Ich verbringe die Tage damit, kleine anstehende Reparaturen und Wartungsarbeiten durchzuführen und den Rest der Zeit zu baden, lange zu frühstücken und zu faulenzen. Ich benötigte Sikaflex, und allein dieses zu beschaffen dauerte drei Tage. Zuerst habe ich zwei Tage lang darauf gewartet, dass ein Einheimischer sein Versprechen einhält, danach habe ich selbst welches (mit Roberts Hilfe) innerhalb von einem Tag beschafft. Ölwechsel, Abschmieren und Räder tauschen hat einen weiteren Tag in Anspruch genommen.

Die erste Werkstatt hat sich nicht an LKW herangetraut, sondern uns an eine Andere verwiesen. Auf dem Weg dahin habe ich ein paar Stromleitungen mit dem Koffer abgerissen. Die Inder haben darüber aber nur gelacht, nach fünf Minuten kamen zwei Elektriker auf einem Fahrrad mit einer langen Leiter und nach weiteren fünf war der Schaden repariert. Die dritte Werkstatt tauscht die Reifen, die vierte wechselt Öl, hat aber selbst keins zu verkaufen, dieses gibt es in der fünften Bude, die sechste Werkstatt kann zwar abschmieren, möchte aber nicht, woraufhin die siebte aber abschmieren will und kann. Schwupp ist ein Tag vorüber.

Zumal die Arbeiten in den Buden immer nur zögerlich beginnen. Man fährt vor

und fragt: „Can you change my oil?“³. Als Antwort gibt es ein Kopfschütteln, welches hier ein ja bedeutet. (Fürchterlich schwierig! Ohne gemeinsame verbale Sprachen kommt man ganz gut zur recht, aber eine fremde Körpersprache ist selbst mit hoher Konzentration nicht wirklich zu beherrschen. Glücklicher Weise ist wenigstens ein Lächeln international.) Also parkt man den LKW passend, woraufhin fünf bis fünfzehn Leute zusammenlaufen, unters Auto krabbeln, und alles beäugen. „Oh, four by four! And power Steering!“⁴, werden anerkennend Baugruppen identifiziert. Erstaunlich, dass hier die Technik eines 30 Jahre alten Oldtimers noch begeistern kann. Nach etwa 15 Minuten möchte ich das Gesprächsthema doch wieder auf den anstehenden Ölwechsel lenken und frage vorsichtig noch einmal, ob sie Öl wechseln wollen. „Klar“, bestätigt ein Kopfschütteln. Zu meiner Beruhigung wird auch gleich ein 10 Liter fassender Eimer herangezogen. Danach verschwinden sie gleich wieder unterm Fahrzeug und entdecken das Fehlen eines Wasserkühlers. Auch der Hinweis, dass aus dem Motor gleich 18 Liter heißes Öl in einen 10 Liter fassenden Eimer fließen werden, wird mit einem freundlichen Kopfschütteln bejaht. Nach einer weiteren Viertelstunde packe ich schon einmal den mitgebrachten Ölfilter aus, vielleicht lenke ich so das Interesse wieder auf den Ölwechsel. Der Filter wird auch erstmal anerkennend bestaunt.

Inzwischen ist eine Dreiviertelstunde ins Land gezogen und es hat sich außer einem zu kleinen Eimer noch wenig getan. Nu denn, denke ich, ich kann das Öl ja auch selber wechseln, ich benötige ja nur jemanden, der das Altöl entsorgt. Also öffne ich erneut den Stauraum, hole meinen Werkzeugkasten hervor und die passenden Schraubenschlüssel. Neugierig kommt die Belegschaft herbeigelaufen (die der benachbarten Tankstelle und ein paar Passanten gleich auch) und betrach-

tet meine Schraubenschlüssel. Alle Größen vorhanden, die gängigen sogar mehrfach, das ist hier selten. Ich nehme den 13er Schlüssel und beginne meinen Ölfilter loszuschrauben. Das ist ein klares Signal: Dass der Kunde selber schraubt, nein das geht gegen die Berufshere. Schnell ergreifen sechs Hände das Werkzeug und beginnen fleißig die Arbeit. Nur der zu kleine Eimer bereitet mir noch Sorgen. Alle meine Hinweise auf die zu erwartende Ölmenge werden freundlich bestätigt, und ich kapiere langsam, dass hier niemand auch nur ein Wort Englisch versteht. Ein Inder sagt lediglich aus Höflichkeit niemals *Nein*.

Ob Höflichkeit grundsätzlich das Leben erschwert, das mag Geschmackssache sein, in solchen Fällen trifft es aber auf jeden Fall zu. Als dann die Ablassschraube schon halb herausgedreht war, ist der letzte Moment zum Einschreiten gekommen. Mit Gewalt nehme ich dem Arbeiter den Schraubenschlüssel aus der Hand, nehme den Eimer und mache mich in der Werkstatt auf die Suche nach einem zweiten. Dieser ist schnell gefunden, und mit Gesten erklärt, wird auch endlich das Problem erkannt. Eine weitere halbe Stunde später ist das Öl gewechselt. Also netto eineinhalb Stunden mit wechselnd fünf bis fünfzehn Arbeitern. Das kann nur bei indischen Arbeitslöhnen funktionieren. Nach dem Wechsel fragt mich der Arbeiter, ob ich meinen alten Ölfilter noch behalten möchte. Als ich verneine, wirft er ihn in hohem Bogen ins nächste Gebüsch. Was sie nachher mit dem Altöl machen, möchte ich gar nicht wissen. Mit viel Glück für das indische Grundwasser betanken sie damit den Stationärdiesel von ihrem Generator.

Am achten Dezember verlassen wir Vagator, um uns auf den Weg nach Norden zu machen. Als ersten Stopp fahren wir die Höhlen von Ellora und Ajanta an. Dort hat man seit über zweitausend Jahren Tempel aus dem Felsen gehauen. Nicht wie konventionell aus Steinen erbaut, sondern quasi in Negativbauweise aus dem Vollen gehauen. Unbegreiflich, welche Arbeit in den Gebäuden steckt. Am

³ „Können Sie mein Öl wechseln?“

⁴ „Oh, Allradantrieb! Und Servolenkung!“

meisten haben mich die Säulen beeindruckt. Wenn man mit der Hand vor eine der zum Teil meterdicken Säulen schlägt, schwingt sie mit einem tiefen Ton. Dieses soll daran liegen, dass das gesamte Gebäude aus einem Stein besteht. Die Höhlen sind aber nicht nur historische Ruinen, sie werden auch heute noch von religiösen Pilgern besucht. Abends erscheint eine Pilgergruppe, vielleicht aus Tibet, welche in den unterirdischen Tempeln einen Mönchsgesang anstimmt. Zusammen mit der wahnsinnigen Akustik des Gebäudes geht der Gesang unter die Haut. Ich setze mich vor den Eingang des Tempels, um die mir unbekannte Zeremonie nicht zu stören, und lausche. Vor mir sinkt die Sonne langsam hinter die Berge.

Nachdem wir die Höhlen verlassen haben, suchen wir uns einen Schlafplatz in freier Landschaft. Ich muss ein Stück zurücksetzen, um von der Straße abfahren zu können. In Gedanken schon angekommen, bemerke ich nicht, dass mich die Sonne im rechten Spiegel blendet. Plötzlich kracht es. Ich habe den Anhänger vergessen, dessen Deichsel ist am Rahmenträger abgebrochen und der Anhänger hat den LKW in die Seite gerammt. Das mit der Deichsel habe ich gar nicht bemerkt, aber als ich von der Straße herunterfahre fällt der Anhänger zu Boden. Nun ja, an dem Abend lässt sich höchstens noch der Schaden begutachten. Das sechs Zentimeter dicke Rohr ist einfach komplett gebrochen, ohne dass ich viel davon bemerkt hätte.

Nach einer unruhigen Nacht neben dem Anhänger, für den sich nachts noch Betrunkene interessieren, fahren meine Mitfahrer und ich am nächsten Morgen los, um das Rohr zu ersetzen. Wir haben Glück, auf Anhieb finden wir eine Baumaschinenwerkstatt, welche uns an jemanden verweist, der so etwas reparieren kann. Eine ausgeschlagene, aber noch funktionstüchtige Drehbank ist vorhanden, Geduld und einiges Können auch. Es scheitert jedoch an der Beschaffung des Stahlrohrs. Ein Nahtlos gezogenes mit geschliffener Oberfläche wie das Origi-

nale habe ich gar nicht erwartet, aber wenigstens ansatzweise dieselbe Materialstärke wäre schon schön gewesen.

Ich diskutiere lange mit dem *Engineer*, schließlich stimme ich murrend einem viel schwächeren Rohr zu, alles andere sei nicht zu beschaffen. Nach einiger Zeit bringt er ein verbogenes Stück Schrott, an dem noch ein Flansch abgeschnitten werden muss. Nach langer Richtarbeit, die weiter das Material schwächt, ist ein Werkstück entstanden, welches dem alten vage ähnlich sieht. Nu denn, Baustahl bricht nicht plötzlich, sondern er ist zäh und wird sich biegen. Mal schauen, was es taugt. Etwas schlucken muss ich beim Preis, will der Dreher doch 6000 Rupien haben. Etwa den Lohn für 100 einfache Arbeitsstunden. Ich handele ihn auf 4000 Rupien herunter, was mit etwa 80 € immer noch gutes Geld ist. Am späten Abend kehren wir zu den Anderen zurück, am nächsten Morgen ist der Anhänger schnell wieder fahrtauglich...

... bis wir am zweiten Morgen nach einer harten Schotterpiste wieder an einer Tankstelle anhalten. Da die Auflaufbremse seit geraumer Zeit nicht mehr zu funktionieren schien, betrachte ich den Hänger und sehe das Problem. Das zu dünne Rohr in falscher Qualität hat sich hoffnungslos verbogen und zudem ist inzwischen eine Kunststoffbuchse von dem verbogenen Rohr ausgeschlagen. Eine Weiterfahrt ist zwar bedingt noch möglich, weit wird man damit jedoch nicht kommen. Ich gehe zum Besitzer der Tankstelle und bitte ihn um Hilfe. Die Gegend ist eine Art Ruhrgebiet der Chemieindustrie. Ein stinkendes Chemiewerk reiht sich an das Nächste. Niedrige Schornsteine spucken dichten Rauch, auf einem LKW vor uns rollen Druckgasflaschen mit Chlorwasserstoff lose auf der Ladefläche herum. Eventuell ist in einer so industriellen Gegend auch ein vernünftiges Stahlrohr zu beschaffen. Ein Chemiewerk funktioniert nicht lange, wenn es dort Keinen fähigen Schlosser gibt, dem auch vernünftiges Material zur Verfügung steht. Der Tankstellenbesitzer beruhigt mich, es würde jemand kommen, der das Problem

löst. Ich bin etwas unmutig, spätestens als ich in Islamabad mit einem Loch im Tank in die Werkstatt fuhr und mit dreien wieder herauskam, habe ich mir so meine Meinung über die Leute gemacht, die *das Problem lösen*.

Nach kurzer Zeit erscheint ein Geländewagen von TATA, dem größten Autobauer Indiens. Ein junger, freundlicher Mann stellt sich vor, ich erkläre das Problem und jammere ziemlich darüber, dass der Hänger gerade vor zwei Tagen repariert worden ist. Und wenn sich kein passendes Rohr beschaffen lässt, sondern nur aus minderwertigem Schrott konstruiert wird, würde ich nie und nimmer mit dem Anhänger nach Hause kommen. Der Herr erzählt mir, dass er gerade in Deutschland auf der IAA gewesen ist, und ich in seine TATA-Werkstatt kommen sollte, dort könnten sie das reparieren. Ich befürchtete wieder so eine Bude aus ein wenig Wellblech, viel Dreck und unvollständigem Werkzeug. Aber der Typ machte einen deutlich besseren Eindruck, sein Geländewagen war nagelneu, und mir blieb ja eh nichts Anderes übrig.

Vor Ort angekommen erwartet uns eine Kathedrale von einer Werkstatt. So mit Showroom und allem! 400 Angestellte, 150 Reparaturen am Tag, und von Umwelt- und Arbeitsschutz abgesehen durchaus europäische Maßstäbe. Die Anhängerdeichsel wird ausgebaut, ich erkläre, dass ich keinen geschweißten Baustahl akzeptiere. Zuerst werden Hydraulikzylinder heran geschleppt, ob man deren Kolbenstange nicht verwenden könne. Mir graust vor den Kosten, aber das würde wenigstens halten. Die Stangen der Zylinder sind jedoch zu klein. Alle Bauteile werden auf ein Mofa verladen, man wolle etwas Passendes beschaffen. Ich bin immer noch unsicher, ob das etwas wird, aber der Laden flößt immerhin Vertrauen ein. Während wir warten, stürmen wir das preiswerte Ersatzteillager und lassen kleine Reparaturen erledigen. Ich lasse mir die Spur einstellen und die Stoßdämpfer tauschen. 30 Euro das Stück, amerikanische Marke, made in India – gekauft! Außerdem

hat TATA für Deutz passende Dieselfilter, meine musste ich unterwegs tauschen und habe keine auf Reserve mehr. Auch die Anderen lassen kleine Arbeiten an den Autos erledigen. Mittags dürfen wir zusammen mit der Teppichetage speisen, es gibt Thali: Reis, Linsen, Fladenbrot, Gemüse und Joghurt. Thali ist das indische Alltagsessen, schmeckt lecker, und vor allem kommt das Essen immer als *Flatrate*, man bekommt solange nach, bis dass man satt ist.

Spät am Abend kommt dann die neue Anhängerdeichsel zurück. Das verwendete Rohr ist legiert, nahtlos, geschliffen und hat mehr Wandstärke als das Originale, es musste für das Zugmaul extra aufgebohrt werden. Außerdem wurden neue Lagerbuchsen gedreht. Das Alles hat nicht das geringste Spiel. Eine deutsche Werkstatt hätte die Arbeiten nicht besser ausführen können. Da wir nicht weiterfahren können, übernachten wir auf dem Gelände der Werkstatt. Es wird uns noch ein Abendessen serviert, und man fragt uns, ob wir Whisky trinken möchten, welcher im Bundesstaat Gunjarab nicht frei verkäuflich ist. Wiederstrebend nehmen wir an, als Deutscher ist man dazu erzogen, Einladungen abzulehnen. Zum Schluss frage ich nach dem Preis, da schon die Pfuscharbeit 80 € gekostet hat, wird mir bei der Qualität der Arbeit angst und bange. Mein indisches Bargeld wird wahrscheinlich nicht ausreichen, ich werde wohl in Euro oder Dollar bezahlen müssen.

Aber unser Gastgeber meint, wir seien eingeladen. Ich hätte Ärger mit einer Reparatur in seinem Land gehabt, und daher sei es seine patriotische Pflicht, uns zu helfen. Auch alle anderen Arbeiten gehen auf's Haus. Die Sachen würden ihn nichts Kosten, er würde uns aber damit helfen.

Einige Zeit lang fehlen mir die Worte. Ich denke fortlaufend über ein symbolisches Geschenk nach, ein altes Taschenmesser wäre für unseren Gastgeber eine Beleidigung. Eine Euromünze als Glücksbringer ist für ihn auch langweilig, reist er doch regelmäßig geschäftlich nach Europa. Plötzlich fällt mir

mein in Goa gekauftes Feuerwerk ein. Ich überreiche ihm meine größte Bombette, so etwas bekommt man in Deutschland nur als Profifeuerwerker, mit den Worten, auch abbrennendes Feuerwerk hätte keinen materiellen Wert, aber einen symbolischen. Er solle es mit Freunden bei einer passenden Gelegenheit abbrennen. Ob das ein passendes Geschenk war – ich weiß es nicht. Für die gewaltige Einladung kann man sich eh nicht wirklich revanchieren.

Wir übernachten noch auf dem Hof der Werkstatt. Leider liegt dieser sehr nah an einer Hauptstraße. Man hat das Gefühl, die LKW fahren mit dröhnender Fanfare, Modell *Jericho*, direkt durch unseren Wohnaufbau. Am nächsten Morgen geht es weiter in Richtung *Arlang Ship Breaking Yard*. Die Straßen sind gut und nicht überlastet, sodass wir beinahe die ganze Strecke an einem Tag schaffen. Nervig sind nur die indischen Mautstationen. Etwa zehn Inder lungern um einen Schlagbaum herum und versuchen, einen übers Ohr zu hauen. Es benötigt immer viel Diskussion, um nur das zu zahlen, was vorn auf dem Schild steht und dann auch noch eine Quittung zu bekommen. Ich zahle ja gerne für den indischen Straßenbau, aber nur sehr ungern in die private Tasche von Leuten, die nichts Besseres zu tun haben, als am Schlagbaum den Verkehr aufzuhalten.

Morgens fragen wir uns nach Arlang durch. Wir geraten dabei auf absolut abgelegene Pisten. Tiefe Schlammspuren machen sie nur noch für Geländewagen und LKW passierbar. Verschlafene Dörfer säumen den Weg. Viele exotische Vögel sind zu beobachten. Plötzlich sehen wir die Silhouetten halbzerlegter Schiffe vor dem Morgenhimmel. Wir haben unser Ziel doch erreicht, wenn uns die Straßen auch haben zweifeln lassen. In Arlang wird die Flotte der Weltmeere abgewrackt. Während der Flut bei Vollmond werden die Schiffe unter Volldampf auf den Strand gefahren. Danach werden sie mit großen Winden weiter auf Land gezogen. Etwa 80 Schiffe sollen an dem viele Kilometer langen Strand liegen. Dort lebt eine gan-

ze Stadt davon, die Schiffe auszuschlachten und danach von Hand mit Schneidbrennern zu zerschneiden. Frachter, Tanker, Fähren, Kreuzfahrtschiffe, alles beendet hier seine letzte Fahrt.

Leider hat hier vor einiger Zeit Greenpeace eine Menge Ärger gemacht und so verhindert, das hier ein französischer Flugzeugträger abgewrackt wird. Ich sehe das aber sehr relativ, klar kommt es zu vielen Unfällen, die Bezahlung ist mies und den Strand müsste man kilometertief auskoffern. Aber auf dem Rest des Subkontinents sieht es bei Weitem nicht besser aus. Zu der Arbeit wird niemand direkt gezwungen, die Arbeiter nehmen sie freiwillig an, um einen Lebensunterhalt zu haben. Immerhin haben die Arbeiter in Arlang Schutzkleidung, für Indien sehr ungewöhnlich. Das Asbest, weswegen der Träger dann nicht angelandet wurde, kann man hier überall im Baustoffhandel als Eternit mit dem Slogan: „Remains for generations“⁵ neu kaufen. Wegen dem Aufstand können Ausländer aber nun nicht mehr bis an die abgewrackten Schiffe heran, und von der Arbeit an dem großen Schiff hätten sich viele Familien hier ernähren können.

Man kann die zerschnittenen Wracks aber von Weitem sehen. Vor den Absperrungen erstreckt sich ein riesiger Flohmarkt. Hier gibt es alles, aber auch wirklich alles zu kaufen, was auf einem alten Schiffen zu finden ist. Einen solchen Flohmarkt müsste es bei uns zu Hause geben! Fast alles nur in feinsten Qualität. Ledersofas, edle Tische, Großkücheneinrichtungen, Schlossereien, Waschmaschinen, Literatur (auch viele deutsche Bücher), elektrische Einrichtungen, Fenster, Anker, Seile, Netze, Pumpen, Geschirr, Generatoren, riesige Dieselmotoren, Lautsprecher, Lampen. Da könnte man Wohnungen einrichten! Ich kann aber kaum etwas davon mitnehmen, so bequem die Sessel der Kapitänskajüte auch sind.

Etwas verärgert, weil wir nicht auf die Werften konnten, fahren wir weiter nach

⁵Hält Generationen lang.

Norden in Richtung Rajastan. Dieses ist der Wüstenstaat Indiens. Am zweiten Tag ist die Straße gut, wir können richtig *Kapelle* machen. Bei 80 km/h auf der Autobahn höre ich ein Krachen, Reifengummi kreischt, das Heck meines LKW beginnt auszuscheren. Ich gehe von einem geplatzten Reifen aus und trete leicht auf die Bremse. Ich höre ein Krachen und sehe im Spiegel, wie mich mein Anhänger überholt, Funken sprühen. Da kommt auch schon über Funk die Warnung: „Felix, der Anhänger ist abgerissen!“. Ich bekomme die Fuhre langsam und vorsichtig zum Stehen.

Die Deichsel hatte zwei Gelenke, an denen sie sich in der Höhe verstellen ließ. Der Bolzen im hinteren dieser Gelenke ist einfach gebrochen. Die Deichsel hing noch in der Hängerkupplung, der Rest vom Anhänger hing nur noch am Bremsseil und ist auf der Arretierung des Aufstellrades gerutscht. Auf den ersten Blick bin ich von einem Totalschaden ausgegangen, vor allem machte ich mir Sorgen um die auf den Anhänger verladene Motorräder. Außer dem Bolzen, einem Rad in der Anhängerbremse und der Arretierung, auf welcher der Anhänger gerutscht ist und die rotglühend weggeschliffen wurde, gibt es keine Schäden.

Wir schrauben die Deichsel mit dem verbliebenen Bolzen wieder zusammen, sie ist nun um 30 cm verkürzt, aber der Anhänger ist erst einmal wieder bedingt fahrbar.

Unser erstes Ziel ist Jaipur. Von der Stadt sehe ich aber wenig, ich verbringe meine Zeit in der Werkstatt und packe mit Richard den Anhänger neu. Einiges ist bei dem Unfall darauf durcheinander gekommen. Ich lasse die Aufstellradbefestigung neu bauen, ein neues Rad für die Bremsanlage drehen und vor allem lasse ich das verbliebene Gelenk an der Deichsel mit fingerdickem Flachstahl festschweißen. Dort bricht nun nie wieder etwas. Mit so einem verstellbaren Deichselgelenk werde ich nie wieder durch die Gegend fahren.

Als nächste Stadt besichtigen wir Jodhpur, die blaue Stadt. Die Gebäude sind wie

in Nordafrika gebaut und blau angestrichen. Der Ausblick von dem oberhalb der Stadt gelegenen Fort ist grandios. Fast genauso eindrucksvoll ist aber die Akustik. Interessanter Weise kann man auf der mit Kanonen bewehrten Mauer zum Teil einzelne in der Stadt gesprochene Worte verstehen. Ein Historiker soll geschrieben haben von den Mauern des Forts „...kann man hören, wie die Götter vom Olymp.“ Und damit hat er Recht. Ich liege bestimmt zwei Stunden in der Sonne auf der Brustwehr, und lausche, und beobachte.

Nach Jodhpur geht es weiter in Richtung Jaisselmer, nah der pakistanischen Grenze. Dort wird die Steppe stellenweise richtig zur Sandwüste. Viel Militär ist hier unterwegs. Die Stadt Jaisselmer ist aber sehr anstrengend, überall lauern Wegelagerer auf Touristen. Wir verlassen die Stadt wieder und fahren weiter in die Wüste. Dort suchen wir uns ein Plätzchen zwischen Sanddünen, um dort an Heiligabend zu bleiben. Weihnachten ist mitten in den Sanddünen eine komische Angelegenheit. Abends sitzen wir zusammen und feiern trotzdem Weihnachten, auch wenn die Stimmung eine andere ist als zu Hause. Ich brenne einiges Feuerwerk ab, als es aber dann an die dicken Knaller gehen soll, überreden mich die Anderen, das Feuer einzustellen. Die Teile knallen derart laut, dass wir uns Sorgen wegen des militärischen Sperrgebiets machen. Am nächsten Morgen stelle ich mit Freuden ein Leck im Tank fest. Zur Abwechslung einmal in den originalen Tanks. Diese sind dermaßen schwer auszubauen, dass ich für die Reparatur einen ganzen Tag benötige, daher beginne ich vorerst nicht damit und verwende ab nun den hinteren Tank.

10 Mal wieder Winter

Amritsar, Punjab den 30.12.2006
Kilometerstand 24 500 km

Hallo Ihr,

die nächsten Tage fahren wir weiter nach Norden. Die Nächte sind inzwischen richtig kalt geworden, so um die fünf Grad Celsius. Morgens liegt oft dichter Nebel über der Landschaft. Sanddünen im Nebel haben etwas sehr surrealistisches. Trotzdem kommt am Vormittag die Sonne durch, und es wird richtig warm. Zumindest für Europäer, die Inder laufen trotz warmen Sonnenscheins in Pullover und Jacke herum.

An einem Morgen höre ich während der Fahrt ein rhythmisches Zischen: Meine zweite Reifenpanne. Wir halten an einer der provisorischen Reifenwerkstätten entlang der Straße. Es ist erst acht Uhr, frierend, mit einem Tee in der Hand und mit erst halb geöffneten Augen begrüßt mich die Mannschaft. Nach kurzer Zeit bekomme ich Streit mit dem Reifenmonteur. Zum Einen hat er kein geeignetes Werkzeug, zum Anderen versteht er sein Handwerk nicht. Wäre ich nicht eingeschritten, hätte er mir Reifen, Felge und Bremstrommel zerstört. Also verwende ich mein eigenes Werkzeug und repariere den Reifen selbst. Die Reparatur soll trotzdem 300 Rupien kosten. Ich zahle zähneknirschend und wir gehen nicht als Freunde auseinander. Während ich auf dem Reifen herumprügele, erscheint Uli plötzlich im knallbunten Sari. Die Familie der benachbarten Teebude hat sie zu sich eingeladen, bewirtet und indisch eingekleidet. Zumindest sie hatte wohl ihren Spaß.

Erstmal hat der Reifen die letzten 2000 km gehalten, einiges auf schnellen Autobahnetappen. Der Schaden ist dennoch an einer ungünstigen Stelle. Neue Reifen sind aber in meiner Größe in ganz Asien nicht zu bekom-

men, daher muss er noch mindestens bis in die Türkei halten.

Unterwegs besichtigen wir noch den Rattentempel. Hier sind die Ratten heilig und werden im Tempel gefüttert. Zu Tausenden tummeln sie sich in dem Gebäude. An sich ja ganz possierliche Tierchen, aber der Gestank ist schon massiv. Dass man den Tempel nur barfuß betreten darf, macht das Erlebnis noch etwas – sagen wir *hautnah*. Einige von uns beschränken sich darauf, den Tempel von außen zu betrachten. Ohne große Zwischenfälle erreichen wir Amritsar, wo wir uns mit Steffen treffen wollen. Bis auf, dass Joseph mal wieder einen Kleinwagen erwischt, ist alles gut gelaufen. Das wäre dann sein vierter Unfall mit Sachschaden, und damit ist er in der Reisegruppe Tabellenführer. Man muss ihm aber zu Gute halten, dass er kaum Beifahrer mit im Auto hatte.

Hier in Amritsar nehme ich langsam Abschied von Indien. Inzwischen hat sich mein Indienkoller auch wieder gelegt. Oft ist das Land sehr eindrucksvoll und liebenswert. Ich denke, ich muss das Land noch einige Zeit begrübeln, bis dass ich für mich ein Urteil gefällt habe. Gestern habe ich den vorderen Tank geschweißt, das eigentliche Schweißen hat maximal 30 Minuten gedauert. Trotzdem habe ich aber bis spät in die Nacht montiert, damit der Tank wieder an Ort und Stelle ist. Ich kaufe noch ein paar Dinge ein, welche man hier gut bekommt. Wir werden hier Silvester feiern und uns dann auf den Weg nach Pakistan machen. Dort bleibt es dann spannend, ob und wann wir ein Iran-Visum bekommen.

Im neuen Jahr

Islamabad, Pakistan, den 02.01.2007
Kilometerstand 25 000 km

Hallo Ihr,

inzwischen stehen wir wieder auf dem uns wohlbekannten Campingplatz in Islamabad. Das Wetter ist jetzt wirklich kalt, morgens gefriert der Tau auf dem Gras. Nachdem in Amritsar meine Heizung einen ernsten Schaden hatte, konnte ich sie aber zum Glück reparieren und nun funktioniert sie wunderbar. Es ist ein komisches Gefühl, innerhalb von so kurzer Zeit vom tropischen Hochsommer in Goa in den Winter Pakistans zu kommen. All die Plätze, welche wir unter zum Teil unerträglicher Hitze kennengelernt haben, sind jetzt kalt, die Einheimischen vermute ich, das Straßenleben etwas gedämpft.

Heute haben wir die iranische Botschaft besucht: Was uns dort gesagt wurde, war erst einmal positiv. Eventuell haben wir schon am Samstag oder am Montag das Visum im Pass. Das Botschaftsviertel ist hier komplett durch Stacheldraht und paramilitärische Polizei abgeriegelt. Um es zu besuchen, muss man sich durchsuchen lassen und mit einem Shuttle-Bus ins Viertel fahren. Kein Taxi oder Privatfahrzeug wird dort hereingelassen. Ganz schön einschüchternd und vor allem ziemlich nervig. Dort haben wir auch einen jungen Afghanen kennengelernt, welcher bei den UN arbeitet. Eventuell ist eine Nordroute über Afghanistan und Turkmenistan möglich. Das ist aber nur interessant, wenn der Iran überhaupt kein Visum ausstellt, was erstmal nicht zu erwarten ist. Und zudem ist es fragwürdig, ob die Pässe Afghanistans im Winter überhaupt befahrbar sind. Erstmal werden wir morgen unsere Anträge einreichen und dann abwarten (und frieren). Wenn sich die feinen Herren der deutsch/französischen Vermittlungsgruppe nicht noch tolle Sanktionen des Westens gegen den Iran ausdenken, dürften keine Probleme bei unserem Visum zu erwarten sein.

In Amritsar sind am nächsten Tag Steffen und Dana zu uns gestoßen. Dafür haben mich meine beiden Mitfahrer, Manfred und Uli, wieder verlassen. Während ich mich mit dem Manfred gut verstanden habe, gab es mit der Uli doch hin und wieder einige Probleme. Die gemeinsame Fahrt war daher durchwachsen. Seit Amritsar fährt der Richard bei mir als Beifahrer, das funktioniert deutlich besser.

Die Silvesterfeier in Amritsar ist im Gegensatz zu Weihnachten schon eher wie zu Hause. Nur dass das indische Feuerwerk viel mehr hergibt und trotzdem billiger ist, als bei uns. Wir feiern zusammen mit anderen Gästen, unter anderem mit der Familie einer britischen Botschaftsangestellten, welche für Silvester einem Ausflug vom abstinente Pakistan nach Indien gemacht hat. Interessant, die Briten kennen den Sketch *Dinner for One* noch nicht einmal. In allen mir zu Silvester bekannten europäischen Ländern ist er Tradition. Der indische Whisky ist nicht nur billig, sondern auch lecker, daher habe ich an Neujahr einen gewissen Kater. Aber egal, in Pakistan und Iran gibt es keinen Alkohol, daher kann man sich das wohl einmal erlauben. Steffen und Richard möchten an Neujahr eigentlich nach Delhi fliegen, um dort bestellte *Royal Enfield* Motorräder zu besichtigen. Sie kommen abends aber enttäuscht wieder zum Guesthouse, weil bei dem dichten Nebel in Amritsar keine Maschine startet oder landet.

Die Überquerung der Grenze und die Fahrt nach Islamabad waren unproblematisch. Eventuell auf Grund unserer inzwischen recht guten Erfahrung, eventuell ob der geringeren Anzahl von Fahrzeugen, welche durch den Zoll müssen, ganz sicher aber ob der perfekten Autobahn in Pakistan, welche ein absoluter Gegensatz zu den oft kaum als solche zu erkennenden Landstraßen ist. Der Abschied von Indien hat mich durchaus etwas traurig gestimmt. Als ich das Grenzgebäude gesehen habe und überlegte, was seit dem alles passiert ist und mit welchen Erwartungen und Ängsten wir hier eingefahren sind, kann man schon sentimental werden. Auf einem Autobahnrastplatz ha-

ben wir übernachtet und in einem Restaurant gegessen, dessen Qualität selbst in Goa nicht leicht zu finden war, ganz sicher aber nicht zu dem Preis. Nur dumm, dass Busreisegäste mitten in der Nacht ihren Bewegungsmangel dadurch behoben, dass sie lautstark grölend zwischen unseren Autos Fußball spielten. Das, was mir die Fußballer an Schlaf geraubt haben, konnte ich aber heute Mittag nachholen.

Nun denn, alle denen ich keine frohen Weihnachten und keinen guten Rutsch wünschen konnte, und das sind nicht wenige, mögen sich hiermit nachträglich beglückwünscht fühlen!

Alles wird gut,
und bis zur nächsten Mail,

Felix

11 Wo selbst der Sprit gefriert

Schwarzmeerküste, Türkei, den 27.01.07
Kilometerstand 30 000 km

Hallo Ihr,
im Hafenbecken vor uns hüpfen schwere Fischkutter auf und ab wie Spielzeuge. Planen knarren, die als Fender dienenden Autoreifen knirschen gequält. Der kalte Wind treibt Wolken von Schneeflocken unter den Scheinwerfern vorbei, welche langsam den LKW mit dickem Schnee bedecken. Wie Güterzüge rollen meterhohe Wellen gegen die Hafengebäude, die haushohe Gischt schlägt nah der Autos über die Mauern. Regelmäßig kommen Fischer in ihren Pickups vorgefahren, um nach dem Wetter und ihren Schiffen zu schauen. In Sichtweite vom Hafen ist ein russischer Frachter an der Steilküste auf Grund gelaufen, die Wellen schlagen über das Deck. Er hat es bei dem Sturm nicht mehr in die schützende Bucht geschafft, wo andere Schiffe vor Anker das Unwetter abwarten. Auch wenn uns das Kaspische Meer so freundlich empfangen hat, heute Nacht verabschiedet es sich gewaltig von uns.

Die Gruppe ist weiter geschrumpft, nachdem Jörn auf dem Weg nach Hause vorgefahren ist, sind wir nur noch zu fünft, und auch Josef wird uns, nachdem wir ihn schnell wieder getroffen haben, in Istanbul endgültig verlassen. Ansonsten kommen wir merklich näher an Europa, das Chaos nimmt ab, fast alles wird teurer. Aber die letzte Mail endete in Islamabad, noch mitten im *Herzen der Finsternis*.

Nachdem wir unsere Visaanträge bei den Iranern eingereicht haben, fahren Jörn und ich spaßeshalber zur afghanischen Botschaft, um herauszufinden, ob man dort ein Visum beschaffen kann. Kabul liegt nicht weit entfernt von Islamabad, und allein ein *Hard-rock Café – Kabul* T-Shirt wäre den Ausflug

wert. Wenn es das Café dort nicht gibt, muss man sich das T-Shirt halt nachher selbst drucken. Für das Visum ist aber eine Empfehlung der deutschen Botschaft notwendig, diese bekommt man nicht einmal für den Iran und auch nicht überall für Pakistan. Damit können wir das wohl vergessen – vielleicht besser so. Obwohl sich solche Schreiben erfolgreich fälschen lassen, ansonsten wären einige Reisende, die wir treffen, nie nach Pakistan gekommen.

Auf dem Campingplatz in Islamabad stehen auch ein französischer und ein holländischer LKW. Bei den Franzosen ist eine Operation und bei den Holländern eine Sache in der Familie dazwischengekommen. Es gibt vielleicht schlechtere (vor allem teurere) Plätze, um einen Monat zu stehen. Aber trotzdem haben beide mein Beileid, einen Monat Islamabad im Winter – nein danke!

Interessant in Islamabad ist vielleicht noch, dass plötzlich die Hauptverkehrsstraße vor unserem Campingplatz vollständig gesperrt ist. Wir müssen abwarten, bis dass uns eine Gruppe schwarzer Limousinen uns passiert hat, um das Camping-Gelände verlassen zu dürfen. Uns wird gesagt, Musharaf wäre das gewesen. Das der Präsident eine Autobahn sperrt, wenn er sie benutzt, passt ganz gut zu meinem Eindruck von diesem Land; dass ganz Pakistan ein Pulverfass ist. Die Bevölkerung ist bitterarm und bis an die Zähne bewaffnet während in Islamabad Prunkbauten errichtet werden, es gibt Autobahnen, viel bessere als bei uns in Deutschland. Abseits davon haben die Lehmipisten vor allem in den Städten noch nicht einmal eine Straßendecke. Einzig das Militär (60% des Bruttosozialproduktes fließen in die Rüstung) scheint die Regierung an der Macht

zu halten.

All der Hexenjagt in der internationalen Presse gegen eventuell in ferner Zukunft denkbare Nuklearwaffen des Irans zum Trotz sehe ich hier die wirkliche Gefahr in Vorderasien. Sollte Musharafs Regime religiösen Extremisten nachgeben, bricht jegliches Gleichgewicht zusammen. Pakistanische Atomwaffen funktionieren bereits, was Kalkutta erreichen soll, erreicht auch Jerusalem.

Am Samstag, wenn man den Freitag als Feiertag abzieht also über Nacht, bekommen wir unser Iranvisum. Das war mal einfach, uns wird aber gesagt, dass die Geschwindigkeit sehr davon abhängt, ob man schon einmal ein Visum für den Iran gehabt hat, oder nicht. In Deutschland dauert ein Touristenvisum normalerweise drei Wochen.

Ansonsten kaufen wir in Islamabad einige Kleinigkeiten ein. Zum Beispiel bekomme ich Türschlüssel für umgerechnet 20 ¢ nachgemacht, warum bin ich auf dem Hinweg nicht schon darauf gekommen? Dann hätte ich nicht ständig ums Auto springen müssen, um für alle aufzusperren. Zudem gibt meine Heizung am Samstagabend erneut den Geist auf. Super, am Abend vor der Abfahrt, ganz toll um etwas zu reparieren. Erst zündet sie nicht, dann steigt eine gewaltige Rauchsäule aus dem Auspuff, danach schlagen Stichflammen heraus, sodass mir bange wird und ich die Geschichte wieder abschalte. An sich wäre die Heizung gut zu reparieren, hätte ich sie nicht in 3,50 m Höhe eingebaut.

Sonntagmorgen geht es auf der guten Autobahn nach Süden. Wir kommen auf der Autobahn gut und schnell voran. Nach Ende der Autobahn, nicht die gesamte in der Karte eingezeichnete Strecke ist auch wirklich fertiggestellt, sind wir mit 30 km/h im Schnitt für Pakistan immer noch schnell unterwegs. Wir übernachten auf einer noch nicht fertiggestellten Tankstelle. Der Wächter lädt uns ein, in den halb fertiggestellten Gebäuden zu übernachten, wir ziehen aber unsere LKW vor. Selbst ohne Heizung ist es dort doch wohnlicher. Ich parke an einer Mauer, um noch einmal die Heizung anzuschauen. Aber

so ist erstmal kein Fehler zu erkennen, für eine Totalzerlegung fehlt mir die Zeit. Zum Glück sind wir wieder so weit im Süden, dass es recht warm ist. Um uns herum blüht der Raps.

Der nächste Morgen führt uns weiter nach Westen. Ab Faizalabad endet die Autobahn und es geht durchs völlige Chaos. Pakistan toppt alles, man könnte fortlaufend fotografieren, so bunt, chaotisch und wild ist es. Ein Gemisch aus Bärten, Turbanen, geschmückten und hoffnungslos überladenen LKW, Viehkarren, Fußgängern, Müll, Staub, Lehmplaste, kleinen Läden, Früchten, Vieh und Gewürzen. Nur Frauen sieht man südwestlich von Faizalabad keine mehr, höchstens Gestalten mit Kapuzen.

Wir folgen vom Straßenchaos gebremst per GPS der Route, auf der wir auf dem Hinweg von der Polizei eskortiert wurden. Gegen Mittag ist es dann soweit, wir halten, um zu Essen und schon erscheint eine Gruppe bewaffneter Polizisten. Sie wollen wissen, woher und wohin wir gehen. Außerdem sollen wir auf unsere Eskorte warten. Praktischer Weise sprechen sie kein Englisch und bedienen sich eines Passanten als Dolmetscher. Wir tun so, als hätten wir sie falsch verstanden, starten die Motoren und fahren davon, bevor sie auch nur ihr Funkgerät eingeschaltet haben.

Jeder Kilometer ohne Eskorte ist ein guter Kilometer. Wir befinden uns in Punjab, dem reichsten und sichersten Teil von Pakistan. Hier besteht keine übermäßige Gefahr für Touristen. Aus genau diesen Gründen befinden sich hier wohl aber auch die wichtigsten militärischen und nuklearen Einrichtungen des Landes. Auch wenn einem natürlich immer erklärt wird, es sei alles „for your security“¹, ist es nichts weiter als eine Kontrolle, dass wir nicht sehen und fotografieren, was wir nicht sehen oder fotografieren dürfen. Immerhin sind die Pakistani dabei viel höflicher und kompetenter als die Iraner.

Natürlich ist unsere Flucht nur von kurz-

¹Zu Ihrer Sicherheit.

em Erfolg, schon nach etwa einer Stunde holen uns unsere Freunde von der *Anti-Terror-Elite* Polizei ein: Die neuen Toyota-Jeeps mit den harten Kerlen und den großen Knarren. Na ja, die sprechen immerhin Englisch. Somit haben wir unsere Eskorte. Und zwar genau bis zur Brücke über den Indus. Auf der anderen Seite kommen wir an einen Polizeiposten, an dem uns erklärt wird, die Straße sei ab hier für Ausländer verboten. Wir könnten ab hier nicht mehr weiterfahren. Nun ja, über diese Straße sind wir auf dem Hinweg gekommen. Ganze Karawanen von Asienreisenden kommen jährlich über diese Straße.

Also antworten wir genauso kategorisch, dass es für uns nicht in Frage kommt, auch nur einen Meter zurück zu fahren. Das müssten sie verstehen, Deutsche tun so etwas nun einmal nicht. Ein Übernachtungsplatz ist so gut wie der Andere, unser Visum gilt für drei Monate und wir sind im Urlaub. Dann bleiben wir halt auf der Straße vor der Polizeistation stehen, bis dass es vorwärts weitergeht, unbedeutend wie lange es dauert.

Schnell ist Kaffee gekocht, Tisch und Stühle aufgebaut. Wir beobachten ein paar Stunden den Verkehr, geben uns entspannt und freundlich. Nur Diskussionen darüber, dass wir wieder umkehren, führen wir nicht. Wir versuchen einem der Elitepolizisten sein martialisches T-Shirt abzukaufen. Leider ist das aber nicht möglich, er meint es sei seine Uniform und wir müssten ein halbes Jahr lang eine Spezialausbildung machen, um eines zu bekommen. Nee danke, so einen Unsinn würde ich nicht für alle T-Shirts der Welt über mich ergehen lassen. Die Indusbrücke schwankt unter den überladenen LKW, dass einem schwindelig wird. Wahnsinn, dass dieses Bauwerk überhaupt noch steht.

Nach ein oder zwei Stunden ist es so weit, wir bekommen eine Eskorte und dürfen weiterfahren. Wir freuen uns über unseren Triumph, haben aber nur wenig davon. Es wird nämlich dunkel. Und nachts auf pakistanischen Straßen zu fahren, ist in etwa so

gefährlich, wie mit verbundenen Augen und zwei Promille auf Deutschen. Von der Tankstelle, an der wir übernachten wollen, werden wir unter Gewaltandrohung verjagt (Dabei gab es dort die ersten warmen Duschen seit Amritsar), man belügt uns, um uns der nächsten Eskorte übergeben zu können. Alles ist wie auf dem Hinweg. Wenn die möchten, dass man ihr blödes Punjab in einem Tag durchfährt, dann sollen sie gefälligst auch dort eine Autobahn bauen. Auf den gegenwärtigen Straßen benötigt man zusammen mit den Verzögerungen durch unfähige Polizisten nun mal drei Tage.

Nach weiteren, stundenlangen Diskussionen, bei denen wir alle Register ziehen, bekommen wir die Möglichkeit, im Hof einer Polizeistation zu übernachten. Es macht irgendwie nicht wirklich Spaß, als Gast in einem Land derart mit der Polizei umspringen zu müssen, bloß um nach 18 stressigen Stunden auf den Beinen die Möglichkeit zu bekommen, sich etwas auszuruhen. Bei uns wird man bestraft, wenn man mehr als neun Stunden auf der Tachoscheibe hat, hier wurde Jörn beinahe festgenommen, weil wir etwas schlafen wollten.

Der nächste Morgen nach einer unruhigen Nacht an einer Hauptstraße vor der Polizeistation beginnt mit einem platten Reifen an Jörns Auto. Von wegen XZL² wäre das Maß der Dinge – alle Reifenhersteller kochen bloß mit Gummi! Heute weicht unsere Route von der Strecke des Hinwegs ab, zum Einen machen wir uns Sorgen, im Winter enge Gebirgspässe überqueren zu müssen, zum Anderen war die Straße dort derart miserabel, dass der Umweg nicht ins Gewicht fällt. Auch wenn die neue Route auf den ersten Kilometern nicht wirklich besser ist, ich beginne mir schon Sorgen um den Anhänger zu machen. Zum Glück ist es aber nur ein Stück von 30 Kilometern.

Die Landschaft ist zu Beginn das für Pakis-

²Michelin XZL – Die teuersten und vermeindlich besten LKW-Geländereifen, die man bekommen kann.

tan übliche Gemisch aus fruchtbarem Land und Wüste. Im Prinzip beginnt in Rajastan in Indien eine Wüste, welche sich durch Pakistan und Iran fast bis zur Türkei hinzieht. In Pakistan verlaufen jedoch Flüsse, welche Wasser aus dem Himalaya führen. Überall dort, wo es bewässert ist, weicht die Wüste fruchtbarem Land.

Ohne es groß zu merken erreichen wir Belutschistan. Nur die Farbe der Uniformen der uns eskortierenden Polizisten ändert sich plötzlich. Wir haben den ganzen Tag lang Eskorte, die funktioniert aber absolut perfekt. Aus voller Fahrt wechseln sich die Fahrzeuge ab, im Endeffekt sind es sieben Eskorten, ohne dass wir einmal aufgehalten wurden. Im Gegenteil, sie sind sogar recht praktisch.

Zum einen kennen sie den Weg auch durch die chaotischsten und kategorisch wenn, dann nur in arabischer Schrift ausgemalerten Städte. Zum anderen räumen sie uns die meisten Hindernisse aus dem Weg, die sich einem auf Pakistanischen Straßen so ergeben. Weigert sich ein Eseltreiber, seinen Karren von der Straße zu fahren, bevor er seinen Tee beendet hat, bekommt das Grautier einen Schlag mit dem Gewehrkolben, sodass es freiwillig die Straße räumt.

Nur einmal sind die Polizisten machtlos. Ein Heuberg auf Rädern mit Traktor davor ist breiter als beide Fahrspuren mit Seitenstreifen. Da helfen auch keine Polizeiuniformen. Die kleinen Suzuki-Bullis schaffen es trotzdem, und fahren mehr durch als um den Heuhaufen. Lustig, wenn sie vergessen vorher die Fenster zu schließen, und sich die Passanten im Innenraum fluchend aus dem nun im Wagen befindlichen Heu graben.

Wie *gefährlich* es hier für uns ist, erkennt man daran, dass ein Polizist hinten seinen Sohn mit im Jeep sitzen hat, mit dem er sich eine Stange Zuckerrohr teilt. Zwei andere Polizisten prügeln sich hinten auf dem Pickup wie kleine Kinder um Zigaretten. Ich hoffe nur, dass ihre Sturmgewehre nicht geladen sind, die sie lässig auf den Knien liegen haben und deren Läufe direkt auf un-

ser Führerhaus zeigen. Eins der Gewehre fällt bei den Kinderreihen nämlich zu Boden. Scheinbar ist die Kalaschnikow aber so robust und zuverlässig bei unsachgemäßer Behandlung, wie es ihr Ruf behauptet, es löst sich keine Salve von Schüssen.

Die Menschen hier sind bitterarm. Fast jede Brücke unter der Landstraße ist bewohnt, und sei es auch nur eine enge Röhre unter der Straße weit draußen in der Wüste. Mann sieht an den Brücken Kinder, Wasserkanister, Kochfeuer und Vieh. Die Landschaft ist total versalzen. Stellenweise sieht das getrocknete Salz aus, als hätte es geschneit, obwohl es noch recht warm ist. Diesmal steuern wir bei Sonnenuntergang direkt eine Polizeistation an und können nach weniger als einer halben Stunde Diskussion, bei der die Gegenüber nur Balutsch und Urdu sprechen, dort übernachten. Abends versuche ich in dem Dorf eine Cola zu kaufen, und siehe da, nach langem Suchen und tausenden von Kilometern, nachdem sogar der Iran mich enttäuscht hat, habe ich ihn gefunden: Der Ort, an dem man keine Cola kaufen kann! Weder Pepsi, noch Coca oder eine lokale Marke.

Weiter geht es nach Quetta. Die Wüste weicht Bergen, in die uns die Straße entlang eines grandiosen Flusstals führt. Plötzlich passieren wir Minen, welche mittelalterlich in die Bergflanke gehauen sind. In einem kleinen Tal mit Mienen stoppen wir. Es wird Steinkohle gefördert. Vor dem Stollen steht unter einem Stück Wellblech ein LKW-Diesel mit einer Seilwinde, deren Seil in dem Schacht verschwindet. Dieser ist etwa 70 cm hoch, einen Meter breit und senkt sich mit erschreckenden 45° nach Unten in den Berg. Gesichert ist er mit Ästen, welche ich höchstens zum Feuermachen verwenden würde.

Einer der Mienenarbeiter schaltet seine Stirnlampe ein und bedeutet uns, dass wir den Stollen besichtigen können. Plötzlich wird unser Polizist sehr aufgeregt und unfreundlich, wir sollen auf keinen Fall zu nah an den Eingang gehen. Ob er nun die be-

rechtigte Angst hat, dass wir versehentlich in den steilen Tunnel fallen können, oder ob wir nicht sehen sollen, wer dort unten arbeitet, weiß ich nicht. Der Schacht ist zumindest viel zu niedrig, dass dort ein erwachsener Mann lange aufrecht Arbeiten kann. Wir wollen einen Sack Kohle für Jörns Ofen kaufen. Der alte Mann, welcher die Kohle zerkleinert und in Säcke füllt, möchte aber kein Geld für die Kohle annehmen. Nu denn, dann zwingen wir ihm halt ein Schweizer Taschenmesser aus unserer *Glasperlen-Kiste* auf, für beide Seiten sicher ein guter Handel. Ab jetzt riecht es in der Nähe von Jörn Auto abends immer etwas nach Eisenbahn. So einen guten Brennstoff hat sein Ofen noch nie gesehen.

Bei einer kurzen Pause zum Tee befragen wir nebenbei unsere Eskorte zu ihren Russischen Gewehren. Freudig reicht mir der Polizist die geladene automatische Waffe zur Begutachtung. Das ist das erst mal, dass der Zivildienstleistende A.D. Felix Hagemann überhaupt eine scharfe Feuerwaffe in den Händen hält. Und dann gleich eine Kalaschnikow, die berühmteste und verheerendste Waffe der Welt. Sie ist leichter, als ich gedacht habe und irgendwie verliert das Gerät, was man ansonsten nur von Bildern und Filmen kennt, in dem Moment seinen Mythos. Es ist ein Gerät aus Eisen und Holz, wie z.B. eine Zange oder ein Schraubenschlüssel auch. Zumindest bekomme ich kein Verlangen, so etwas hier zu kaufen und nach Hause zu schmuggeln. Obwohl es durchaus Überlandreisende gibt, die sich in Pakistan preiswert mit Waffen für die weitere Tour ausrüsten. An der Indischen Grenze steht auch, dass Güter für den Alltäglichen Privaten Bedarf eingeführt werden dürfen; 200 Zigaretten, einen Liter Alkohol und nicht mehr als 50 Schuss Munition – wie auch immer das gemeint ist.

Ich traue mich nicht, mit der Waffe in die Wüste zu feuern, zu groß ist die Angst, dass ich mich dabei verletze. Keine Ahnung wie man so etwas bedient, und auf Bildung aus Spielfilmen möchte ich mich nicht unbedingt verlassen. Zu dem würde ich damit für mich

persönlich eine Grenze überschreiten, über die ich nicht wirklich gehen möchte.

Abends erreichen wir Quetta, wenn man den Medien Glauben schenken darf der Drehpunkt der Achse des Bösen. Beim Abendessen in der normal *pakistanischen* Großstadt halte ich auch fleißig die Augen auf, ob nicht der Herr Bin Laden am Nachbartisch sitzt. Leider kann ich aber niemanden ansprechen „Entschuldigung, Sie sind doch der Herr Bin Laden, ich habe Sie überführt!“. Schade, das Kopfgeld der Amerikaner hätte ein prima Reisebudget ergeben.

Abends funktioniert die Heizung wieder, nachdem ich sie komplett zerlegt und gereinigt habe. Das war auch nötig, das in Bergen gelegene Quetta erfreut uns mit zwei Grad Frost. Nu denn, wir haben den 10.01., meinen Geburtstag, da musste die Reparatur ja klappen. Insgesamt ist Geburtstag in Pakistan schon komisch, Feiern mussten wir bei Cola und Kuchen, Bier oder Härteres ist verboten. Dafür durfte ich aber mit einer geladenen Kalaschnikow herumfuchteln. Hmm – andere Länder, andere Sitten.

Die Abfahrt verzögert sich etwas, da ich erst wieder Luft in die Reifen pumpen musste, die ich am Abend vorher herausgelassen hatte, um durch das Tor auf dem Hof des Hotels zu kommen. Außerdem bricht beim Rangieren von Hand mal wieder das Stützrad vom Anhänger ab. Nachdem ich es in Indien schon zum zweiten Mal habe schweißen lassen. Ja, ja, „No problem Mister, very strong...“

Als wir die Stadt verlassen, kommt uns in einem steilen Gefälle ein LKW entgegen, welcher von zwei Traktoren gezogen wird. Da haben die Pakistani eine gute Lösung gefunden, wie sie ihre um ein Vielfaches Überladenen LKW starke Steigungen hinauf bekommen. Unten am Berg warten Jungs mit Traktoren, welche dann für ein Entgelt den völlig überforderten LKW den Berg hinaufziehen. Denn ein Traktor hat kurze, ganz kurze Gänge. Der zieht alles, solange die Räder nicht durchdrehen. Weiter unten liegt ein LKW auf der Seite, brenzlig Nah am Ab-

grund. Tonnenweise Eisenspäne, Meter hoch geladen, das war zu kippelig für die Serpentincurve.

Nun geht es die etwas unsichere Straße immer an der Afghanischen Grenze entlang zurück in den Iran. Auch wenn wir darauf achten, bei Sonnenuntergang in Dalbandin zu sein, habe ich nicht mehr die Panik, wie auf der Hinreise. Wir zetteln beinahe eine Schlägerei mit einem frechen Busfahrer an und als wir in Sanddünen kommen, können wir nicht anders, als ein wenig drin herumzufahren. Blöder Weise habe ich den Anhänger, was einem so ziemlich jeden Geländespaß vermiest. Unsere Eskorte auf einem 160 ccm Moped traut seinen Augen nicht. So etwas beklopptes, wie diese Europäer hat er noch nicht gesehen. Fahren die freiwillig im Sand herum. Zumindst scheint sein Gesichtsausdruck das zu sagen.

In Dalbandin fassen wir aus dem Iran geschmuggelten Diesel für immerhin 25 ¢/Liter. Wir rechnen nicht damit, dass wir auf den ersten 300 km im Iran Diesel bekommen. Danach sehen wir zu, dass wir hinter die Mauern des bewachten Gasthauses für Offiziere kommen. Dalbandin ist viel eher das *Zentrum des Bösen* als Quetta. Außer ein paar Händlern und Stationiertem Militär hat hier sicher keiner einen sauber legalen Broterwerb. Schmuggel-Diesel zu verkaufen ist da sicher noch harmlos.

In dem Gasthaus treffen wir Kalim wieder. Er ist begeistert, dass ich seinen Namen noch kenne. Steffen, er und ich unterhalten uns noch lange beim Tee. Am nächsten Morgen bittet er mich um einen Moment, und fragt mich dann, ob ich ihn mit nach Europa nehmen kann. Er würde kein Visum bekommen. Das ist unmöglich und viel zu gefährlich. Ich sage ihm ab, zumal ich ja auch Verantwortung für alle anderen Mitfahrer trage. Ich grübele noch einige Zeit darüber nach. Man fühlt sich nicht gut dabei, wie man selbst einfach zurück ins das sichere Bollwerk Europa fährt, und jemand anderem verweigert ihn mitzunehmen.

Zum Anderen habe ich aber auch den scha-

len Beigeschmack, dass er sich nur so viel mit uns unterhalten hat, um eine Möglichkeit zu bekommen, nach Europa zu gelangen. Keine einfache Situation, aber wenn man auszieht, um die Welt zu verbessern, verbittert man so wie so. Überall auf der Welt wird ständig Menschen die Einreise in die EU verweigert, in Nordafrika errichten wir extra hohe Zäune. Hier habe ich es nur gerade einmal persönlich erfahren.

Auf dem Weg zur Grenze zeigen uns die üblen pakistanischen Straßen noch einmal, was sie können. Zuerst platzt Jörn ein Hinterrad, danach zerreißt es Steffen ein Vorderrad. Somit hinterlassen wir noch einmal 200 kg Gummi als Pistenmarkierung, ein teurer Spaß.

Die Einreise in den Iran klappt problemlos, auf Grund der Reifenpannen ist es aber zu Spät, um weiter zu fahren. Wir übernachten auf dem Grenzgelände. Nun gilt es Pakistan Lebewohl zu sagen. Armut und Prunkbauten, Waffen und Gastfreundschaft, alle nur erdenklichen Landschaften, bunte, sehr verschiedene Menschen und Völker. Wenn es einen Nerven gekostet hat, dann wegen Unfähigkeiten, nicht wegen Unfreundlichkeit oder gar Arroganz. Und vielleicht, weil sie ihre Kraftfahrzeuge fahren, wie Autoskooter auf der Kirmes, eine praktische Führerscheinprüfung einzuführen würde sicher viele Menschenleben retten. Der Wilde Westen ist nur noch Legende, den Wilde Osten gibt es noch, wir verlassen ihn gerade.

Nun sind wir zurück in der Islamic Republic of Iran. Wir stehen auf einem neu angelegten Parkplatz. Es gibt Mülleimer! Alles ist Sauber! Neben uns stehen normale, moderne Volvo- und Mercedes LKW. Mit Standheizungen! Die Straßen sind hervorragend...

...wenn da nicht die Polizeieskorten wären. Wir kommen in fünf Stunden keine 100 km weit, ständig muss auf eine neue Eskorte gewartet werden. An einer Polizeistation fehlt es an (fahrtauglichen) Autos. Die niederen Ränge werden bei mir mit in den LKW gesetzt, die höheren Dienstränge zwangsrekrutieren das Auto eines Iraners, der das Pech

hatte, gerade mit seinem Pickup des Weges zu kommen.

Zum Glück enden die nervtötenden Eskorten aber mittags und auch die Station, an der sie uns das letzte Mal so lange gefilzt hatten, können wir problemlos passieren. Leider ist Diesel aber noch schwerer zu bekommen, als auf dem Hinweg. Mit langen Diskussionen bekommen wir 30l pro Auto, das strecken wir mit je 30l problemlos erhältlichem Benzin, um bis in die nächste Stadt zu kommen. Dort gibt es dann aber immerhin 300l pro Auto, und 1,4 ¢/Liter entschädigen auch für zwei Stunden Wartezeit.

Die nächsten Tage im Iran kommen wir gut voran. Bis auf, dass meine Batterien erneut Ärger machen und das Auto morgens nicht starten will. Auf den guten Straßen frisst der LKW die Kilometer nur so. In dem noch immer vom Erdbeben zerstörten Bam bekomme ich Ärger vom Richard, weil ich an statt von Orangen Granatäpfel anbringe. Beim Einkaufen waren der Strom, und damit auch das Licht ausgefallen. Lachend akzeptiert der Obsthändler aber einen Umtausch.

Wir besuchen Yast, eine sehr schöne Stadt mit vielen Moscheen. Wir übernachteten in der Wüste unter einem gigantischen Sternenhimmel in der kalten Nacht. Ein Anblick, als säße man in einem Raumschiff. Mein hinterer Tank ist mal wieder an einer Stelle gerissen, ich repariere das aber schnell in der Warteschlange vor der Tankstelle, inzwischen habe ich da viel Übung.

Etwa 180 km vor Esfahan platzt mir bei voller Fahrt das hintere rechte Rad. Der Reifen mit dem bedenklichen Karkassenschaden aus Indien hat nun endgültig den Geist aufgegeben. Wieder bleiben 100 kg Gummi in der Wüste zurück. Nun hat nur noch Josefs LKW, eins von vier Fahrzeugen, ein Reserve- rad. Außerdem muss ich das in Pakistan gekaufte Reserve- rad montieren. Herstellungsjahr 1987, und so sieht das Rad auch aus. Normalerweise sollte ein Reifen nicht älter als 10 Jahre sein. Die 180 km bis Esfahan ziehen sich mit 50 km/h hin, mehr traue ich dem Urgroßvater unter meinen Reifen nicht zu.

In Esfahan schneit es. Der erste Schnee seit der chinesischen Grenze. Langsam, aber sicher haben wir den Winter erreicht.

In Esfahan fahre ich noch am selben Abend per Taxi mit Steffen zu einer Adresse, welche wir schon in Yast bekommen haben, als ich mich schon dort nach passenden Reifen umgesehen habe. Ich hatte das Unglück kommen sehen. Die Kommunikation ist mal wieder unmöglich, wir können dem Taxifahrer nicht klarmachen, dass es uns genügt, wenn er uns den Laden an der Adresse auf unserem Zettel zeigt, auch wenn er geschlossen hat. An statt dessen schleppt er uns in einen anderen Reifenladen, in welchem endlos diskutiert wird. Während ich draußen am Taxi warte, wird dieses von einem PKW angefahren. Der Fahrer scheint mich für den Taxifahrer zu halten, gut so. Ich schaue, es ist kein Schaden am Taxi zu erkennen, und ich bedeute dem Unfallverursacher, dass er weiterfahren kann. Keine Lust auf eine weitere Stunde Diskussion wegen dem Unfall, unser Taxifahrer ist schon mit dem Umstand überfordert, das unser Laden an der von uns vorgezeigten Adresse geschlossen ist.

[Achtung langer Satz] Irgendwann schreibe ich dem Typ aus dem Reifenladen, in dem wir uns nun unfreiwillig befinden, meine benötigte Reifengröße auf, es wird eine weitere Stunde diskutiert, danach wird jemand angerufen, der Englisch spricht, dann werden mit dem Dolmetscher am Telefon Verhandlungen geführt, dann wird noch einmal Tee getrunken, als nächstes bestehe ich darauf die Reifen noch zu sehen, wir fahren zu sechst in einem Peugeot 206 Kleinwagen los, wir fahren etwa 50 km in halbsbrecherischem Tempo durch das Schneetreiben um Esfahan herum und setzen einen Insassen ab, dann geht dem Kleinwagen der Sprit aus, Steffen und ich rauchen zwei Zigaretten, bis dass der Fahrer mit einer Wasserflasche neues Benzin heranschafft, danach wird der Dolmetscher vom Telefon abgeholt, der Kleinwagen ist mit sechs Mann wieder voll besetzt, dann wird noch einmal zwei Stunden lang über Preise und

Bedienungen verhandelt, mein Füße sind Nass vom Schnee und halb erfroren, man verabredet sich auf neun Uhr am nächsten Morgen. [/Achtung langer Satz]

Offensichtlich soll es neue Russische Reifen für 3 000 000 Rial das Stück geben, das sind etwa 250 €. Am nächsten Morgen besichtigen wir wirklich die Reifen. Es sind keine Neuen, sondern wer weiß wann einmal Runderneuerte. Auf der Karkasse steht CCCP. Der Kalte Krieg ist vorbei, die Sowjetunion pleite und ich fahre sicher kein Gummi, welches älter als die Russische Föderation ist. Außerdem kenne ich den Reifentyp, dass dort Baumwolle anstelle von Stahlarmierung verarbeitet ist, macht den Reifen sicher nicht besser. Zum Glück stehen daneben Bridgestone Reifen in erträglichem Zustand. 18PR Stahlgewebe, Gürtelreifen und made in Japan, damit kann ich leben. (Nagelneue Michelin zu 1500 € je zwei Stück gäbe es auch...) Nach einigen Litern Tee und zähen Verhandlungen einigen wir uns auf 600 \$, ganz sicher kein Schnäppchen, dafür aber kann ich nun auf funktionierenden und legalen Reifen nach Hause fahren. Außerdem kaufe ich in Esfahan neue Starterbatterien, Öl und Kleinenteile, lasse den Anhänger reparieren und werde vom Reifenhändler übers Ohr gehauen, was den Preis der Montage angeht. Alles in Allem verdammt teure zwei Tage in Esfahan.

Nach Ablauf der beiden Tage wollen wir morgens die Motoren starten. Der Winter hat angezogen und es hat einige Grad Frost. Die Motoren starten auch, leider kommen aber zwei Fahrzeuge nicht mehr vom Hotelgelände. Ein kurzer Blick in den Dieselfilter: Der Kraftstoff ist eingefroren. An sich haben wir damit gerechnet, bei 1,4 ¢/Liter ist Fließverbesserer teurer als der Kraftstoff. Genau aus dem Grund haben wir aus Deutschland Fließverbesserer mitgebracht und diesen auch in den Tank geschüttet. Wirkt aber komischerweise nicht.

Also Lötlampe ausgepackt und die Dieselfilter angewärmt. Danach geht es, sind die Motoren erst einmal warm, scheint die Wärme auszureichen, um den Filter weiter-

hin frei zu schmelzen. Auf jeden Fall können wir bis zu einer alten Karawanserei fahren, um dort neben den Ruinen zu übernachten. Unterwegs Tanke ich 140l Benzin auf die Tanks verteilt, um so eventuell dem Fließverbesserer etwas nachzuhelfen.

Am nächsten Morgen sind wieder alle Filter zu. Also mit der Lötlampe im Frost herum hantieren, Motor an und den Fuß nicht wieder vom Gas, damit die Maschine warm wird, bevor die Filter erneut einfrieren. Es klappt und wir kommen voran. Natürlich ist auch der Diesel in dem Kanister für die Standheizung auch eingefroren. Die Heizung ist deswegen beleidigt und hat gleich komplett den Betrieb eingestellt. Und damit wollte die Bundeswehr den 3. Weltkrieg gewinnen? Die wären alle erfroren, weil die Heizungen alle Nase lang verrecken. (Mit ihren Anhängern wären sie ja auch nicht weit gekommen, wie sich in Indien bei unserem Exemplar gezeigt hat.)

Als wir abends anhalten, sind vor uns ein paar Iraner damit beschäftigt, an einem alten Mercedes-LKW die Zylinderkopfdichtung zu wechseln. Die Jungs hier sind schon hart im Nehmen! Dazu machen sie in einem alten Ölkammer ein Feuer aus Diesel und Altöl, um bei den Temperaturen überhaupt arbeiten zu können. In das Feuer stelle ich den Kanister der Standheizung, um den Diesel wieder flüssig zu bekommen. Nachdem der Sprit wieder klar ist, mischen wir Benzin bei, um ihn einigermaßen Frostfest zu machen. Leider funktioniert die Heizung aber trotzdem nicht. Zum Glück hat Jörn einen Gasstrahler dabei, denn das Thermometer fällt schon bei Sonnenuntergang auf zwölf Grad Frost. Wir trauen uns nicht, den Heizstrahler durchlaufen zu lassen, zu groß die Gefahr, dass ein Schlafsack oder Vorhang hineinkommt. Es kostet eine halbe Flasche Gas und Richard und ich müssen regelmäßig aufstehen, um den Strahler wieder einzuschalten. Aber wir finden doch einige Stunden Schlaf.

Am nächsten Morgen auf dem Weg zur türkischen Grenze läuft der Motor nur noch gerade so, trotz regelmäßigen Einsatz der

Lötlampe. Ich fahre ständig Vollgas, manchmal läuft das Auto 70, manchmal läuft es 30, manchmal bleibt es stehen. Je nach dem, wie zu die Filter sind. Bergauf geht es meist besser, der Motor wird wärmer und Taut den Filter besser auf. Dafür ist es Bergab fatal, der Motor wird kalt und der Filter verstopft.

Ich habe nach der zweiten Nacht mit halber Heizung eine leichte Erkältung und ich beschließe, dass ich entweder die Heizung reparieren kann, oder ab jetzt Hotels ansteuern muss. Mittags, wenn die Sonne das Thermometer in Richtung null Grad steigen lässt, stoppen wir. Mit Steffens Hilfe montiere ich verzweifelt bis zum Sonnenuntergang. Zweimal zerlege ich mit kalten Fingern die vollständige Heizung, einmal fällt sie mir dabei herunter, nimmt aber zum Glück nur leicht Schaden. Als es dämmt und beginnt ernsthaft kalt zu werden unternehmen wir einen letzten Startversuch. Die Heizung springt auf Antrieb an, wirft die nach Demontagen üblichen Rauchwolken und Flammen aus dem Auspuff, bekommt sich wieder ein und säuselt danach schöne warme Luft in den Koffer. Warum eigentlich nicht gleich so? (Nach diesem letzten Desaster habe ich übrigens keinen Ärger mit der Heizung mehr gehabt.) Auf Grund der Verzögerung erreichen wir die Grenze nicht mehr.

Kurz vor der Grenze füllen wir unsere Tanks aus Kanistern. Da wir wussten, dass in Grenznähe kein Diesel zu bekommen ist, kaufen wir billige Plastikkanister, in denen wir Diesel aus dem Inland mit zur Grenze nehmen. Bei 1,30 € pro Liter in der Türkei spart das eine Menge Geld. Wir waren nur etwas gierig, es passen nicht alle Kanister in die Tanks. Also müssen die übrigen geschmuggelt werden, da gibt es keine andere Möglichkeit.

Wir nehmen einen Müllsack und stellen die Kanister hinein. So kann man sich immer noch herausreden, wenn es auffliegt, da sie ja im Prinzip offen im Führerhaus standen. Und der Müllsack ist wegen dem Geruch auch wirklich notwendig. Es funktioniert aber, der Grenzer hat keine Lust un-

seren vermeintlichen Müll zu durchwühlen. Ansonsten ist die Ausreise aus dem Iran einfach, die Einreise in die Türkei anstrengend und langwierig. Die Grenzer an der türkischen Ostgrenze sind schlicht unfähig. Im Grenzgebäude in einer Ecke der Wartehalle befestigen sich komische Gestalten Gegenstände mit Klebeband am Körper. In aller Öffentlichkeit. Wir tippen auf Alkohol, Zigaretten sind im Iran billiger.

Abends übernachten wir auf dem Campingplatz in Dogubayazid, das Essen ist gut, die Duschen sind leider eingefroren. Es liegen 25 cm Schnee. Ich lade die Gruppe auf ein Bier in meinem Auto ein, um meinen Geburtstag (bei laufender Heizung!) nachzufeiern.

Der Nächste Morgen bringt Kälte. Auch Tagsüber steigt das Thermometer nicht über 10 Grad Frost. Nach einem langen Stück bergab ist es vorbei, meine Filter sind zu, der Motor so kalt, dass ich meine Hand auf den Auspuffkrümmer legen kann. Auch die Lötlampe ermöglicht lediglich wenige Kilometer. Ich nehme einen in Indien gekauften Fernlichtscheinwerfer und befestige ihn mit Kabelbindern am Kraftstofffilter. Es hilft mehr schlecht als recht, aber es sorgt dafür, dass ich im Schleichtempo bis Erzurum weiterfahren kann. Dort lasse ich den restlichen Diesel aus den kleineren vorderen Tanks ab und fülle ihn in einige meiner Wasserkanister. Es ist nur gar nicht so leicht, vorher das Wasser aus den Kanistern heraus zu bekommen, es ist gefroren. Danach tanke ich für 200 € teuren türkischen Winterdiesel. Teuer, aber immer noch besser, als auf den Frühling zu warten.

Die nächste Nacht ist gnadenlos. Das Thermometer fällt auf 25 Grad unter Null. Sobald man aus dem Auto steigt, gefriert der Atem, man sieht aus wie ein Polarforscher. Nur Josephs LKW startet am nächsten Morgen noch, er hat eine Standheizung, welche den Motorraum mit beheizt. Verdammt praktisch, so etwas. Ich habe zwar inzwischen Winterdiesel im Tank, aber meine im Iran gekauften Batterien sind auch eingefroren. So-

gar die Marmelade ist hart im Glas.

Ich fahre mit Josef und Richard los, Kanister zu besorgen, damit wir auch die anderen Autos mit Winterdiesel betanken können. In Erzurum sind Kanister aber nicht leicht zu beschaffen. Es dauert bis zum Mittag, bis dass wir genug alte Ölkanister aus verschiedenen Werkstätten zusammengeschnorrt haben.

Inzwischen ist Dana aber auf die wirkliche Abhilfe gekommen, sie hat unter allen Motoren und Tanks Feuer gemacht. Wie die Iraner und Türken (Die alle mit Iranischem Schmuggeldiesel fahren) auch. Problemlos starten alle Autos und der einmal aufgetaute Sprit friert auch die nächsten Tage nicht wieder ein.

Das Rätsel, warum Fließverbesserer und Benzin nicht geholfen haben ist, dass der Diesel schlicht schon gefroren aus dem Zapfhahn kam. Und da sage einer, dass Frauen keine praktischen Lösungen für technische Probleme hinbekommen!

Trotzdem beschließen wir, zum Schwarzen Meer zu fahren, in der Hoffnung, dass am Wasser und auf Meeresspiegelniveau die Temperaturen milder sind. Schon am Abend befinden wir uns in Tauwetter, auch wenn wir nur einen halben Tag lang gefahren sind. Das Tauwetter löst die Hänge entlang der Straße. Mitten in der Nacht bricht ein Felsbrocken aus dem Hang und schlägt mit viel Getöse in der Nähe der Autos auf die Straße. Da wird einem doch ein wenig mulmig.

Auch am nächsten Tag passieren wir immer wieder frische Steinschläge auf dem Weg durch die Berge zum Meer. Am Kaspischen Meer angekommen empfängt uns der Frühling. Bei über 15°C kann man schon fast im T-Shirt herumlaufen. Am nächsten Tag trennen wir uns von Jörn, der es eilig hat nach Hause zu kommen, und fahren selbst weiter die Schwarzmeerküste entlang. Das Wetter ist mild und die Stimmung ist toll. Die ganze Gegend ist sehr Touristisch ausgebaut, aber da es dort im Winter keine Touristen gibt, herrscht überall eine angenehme Ruhe. Die Straßen sind verlas-

sen, alte Männer sitzen beim Tee in den Restaurants und spielen Karten. Als wir einen Stopp in Sinop machen, erscheinen Reporter um uns für die Tageszeitung zu fotografieren. Dort, wo es im Sommer sicher hoch her geht, scheint es ein *Winterloch* zu geben.

12 Ein Ende und ein Anfang

Bielefeld, Deutschland, den 12.02.07
Kilometerstand 34 625 km¹

Hallo Ihr,

seit nun zwei Tagen bin ich zu Hause und wohne erst einmal bei meinen Eltern, bis dass ich mein WG-Zimmer restauriert und eingerichtet habe. Außerdem gibt es viele Freunde zu besuchen und wiederzusehen. Zum einen hat man noch nicht richtig realisiert, dass man wieder im normalen Leben angekommen ist, auf der anderen Seite aber scheint sich in dem halben Jahr nicht wirklich viel verändert zu haben. Nun gilt es viel zu organisieren, bis dass der Alltag wieder eintritt. Das Wetter hier ist fürchterlich, wäre ich doch bloß noch ein, zwei Monate in Goa geblieben.

Als wir das stürmische Schwarze Meer verlassen, liegen etwa 15 cm Neuschnee und verwandeln die Landschaft in ein Wintermärchen. Da es keinen Winterdienst gibt, ist die Landstraße von einer lückenlosen Schneeschicht bedeckt. Vor einem Pass ziehen wir einen türkischen Sattelschlepper aus dem Graben. Wir müssen zwei LKW vor den Sattel spannen, 40 t ziehen sich doch nicht so mal eben. Der Fahrer freut sich riesig, sie hatten wohl schon eine Zeit versucht mit Hilfe eines viel zu kleinen Traktors freizukommen.

In Istanbul wollten wir den selben, recht teuren, aber gut gelegenen Campingplatz ansteuern, wie auf der Hinfahrt. Diesmal war er preiswerter, als letztes Mal, denn er liegt vollständig in Trümmern. Es sieht aus wie Bombardiert, überall Trümmer und

Bauschutt. Sie haben wohl begonnen den Platz einzureißen, und dafür vorerst nur alle Gebäude mit dem Bagger zerstört, aber noch keinen Schutt abgefahren. Ärgerlich, wir hatten uns schon seit Tagen auf warme Duschen gefreut, und nun fehlen den Duschen Wände, Wasser und Dach. Aber andererseits möchten wir einiges an den LKW warten und reparieren. In der Trümmerlandschaft stört das zumindest Niemanden. Der Wachdienst kommt abends vorbei um sich an unserem Altölfeuer zu wärmen. Wir bleiben zwei Tage dort, um noch einmal in Ruhe in Istanbul einkaufen zu gehen. Meine Winterjacke wurde bei der Standheizungsreparatur im Iran hoffnungslos mit Diesel ruiniert, ich brauche dringend eine Neue.

Jörn haben die serbischen Grenzer die Innenverkleidung demontiert, scheinbar hatte er die falschen Visa im Pass. Daher möchten wir nicht über Serbien nach Hause fahren. An der Bulgarischen Grenze zieht sich die Ausreise aus der Türkei etwas hin, da die Pappnasen vom Zoll in Dogubayazid die Fahrzeuge falsch eingetragen haben. Die Einreise in die EU ist aber einfach. Spätestens jetzt sind wir im Prinzip wieder zu Hause. Steffen erinnert sich, dass in Rumänien vor zwei Jahren der Liter Diesel 50 ¢ gekostet hat. Also beschließen wir so schnell wie möglich mit leeren Tanks Bulgarien zu verlassen. Nach 30 € für die Donaubrücke in Rumänien angekommen, stellen wir fest, dass sich der Dieselpreis in Rumänien seit dem glatt verdoppelt hat. So ein Ärger, 20 ¢ teurer, als in Bulgarien, wo wir gerade mit leeren Tanks herkommen.

Das wirft die Finanzplanung für die Rückfahrt etwas durcheinander. Wir finden heraus, dass in der Ukraine der Diesel bloß 60 ¢ kostet. Der Umweg ist auch nicht so groß, also fahren wir *mal eben* in die Ukrai-

¹Ich habe inzwischen die Tachoscheiben von Josef konsultiert, um die Strecke zu bestimmen, in der mein Tacho ausgefallen war, und kenne so wieder den genauen Kilometerstand.

ne zum Tanken. War aber nicht so ganz *mal eben*, wir benötigen *mal eben* sieben Stunden und all unsere Nerven, um durch den Ukrainischen Zoll zu kommen. Da kommt richtiges *Soviet-Feeling* auf. Der Umweg hat sich aber nicht bloß finanziell gelohnt, die Ukraine ist auch so spannend, es gibt doch einige Unterschiede zum angrenzenden Osteuropa. Mein hinterer Tank hat mal wieder einen Riss. Diesmal ist es so übel, dass ich einen Druckverband anlegen muss: Einen Socken in Sikaflex getränkt, vor den Riss gepappt, ein Holzbrett davorgelegt und das ganze mit einem Spanngurt angezogen. Hält bis heute.

Die Ausreise gestaltet sich einfacher, wenn uns auch die Slowaken doch noch einmal Angst mit einer LKW-Wage einjagen. Mit vollen Tanks und dem ganzen Gepäck wiegen unsere Autos zwar noch lange nicht mehr, als sie tragen können, aber dennoch etwas mehr, als in den abgelasteten Papieren steht. Zum Glück verlangt der Grenzer keine Fahrzeugpapiere und bemerkt daher das Übergewicht nicht. So können wir ungehindert zurück in die EU.

In der Slowakei hat Steffen einen platten Reifen. Zuerst lässt er ihn in einer Reifenwerkstatt reparieren. Abends ist der Reifen aber wieder platt. Im Dunklen bei Schneeregen nehmen wir den Vorschlaghammer und demontieren den Reifen auf der Autobahnraststätte. Wir ziehen einen Nagel aus der Lauffläche und montieren den Reifen mit einem neuen Schlauch. Die Slowakischen LKW-Fahrer wundern sich etwas, sitzen sie selbst in einem modernen deutschen LKW mit Schlauchlosreifen auf SDC-Felgen, während die Deutschen abends von Hand Reifen von russischen Felgen ziehen. Die Wende scheint doch gekommen zu sein...

Am nächsten Morgen ist der Reifen wieder platt. Begeistert demontieren wir den Reifen erneut und ziehen einen weiteren Nagel aus der Lauffläche. Danach ist aber Ruhe, gut so, weitere Reifenschläuche in Steffens Größe hätten wir nicht bei uns gehabt.

Nach der Slowakei geht es über die Tatra nach Tschechien. Die Tatra überrascht

uns mit fast einem Meter Schnee. Leider gibt es hier einen Winterdienst, sodass die sportlich-automobile Herausforderung ausbleibt. Regelmäßig gehen wir in den preiswerten Gaststätten entlang der Straßen Essen. Dort gibt es sogar so leckere Sachen wie Sauerkraut, frischen Kartoffelbrei, Gulaschsuppe und Ähnliches. So gesund, würzig und lecker die Asiatische Küche aus seien mag, am besten schmeckt einem doch irgendwie das Essen, mit dem man aufgewachsen ist.

In Prag trennen wir uns, da wir an unterschiedliche Orte in Deutschland fahren müssen. Die ersten Kilometer ohne Mitfahrer im Auto.

An der Deutschen Grenze begrüßt mich der Bundesgrenzschutz: „Ihre Abgasuntersuchung ist überfällig!“. Hmm, „Herzlich willkommen in Deutschland“ wäre irgendwie schöner gewesen. Nachdem ich die Visa in meinem Pass zeige, und erkläre, dass die Untersuchung in Asien schlecht zu machen war, zeigt der Beamte aber ein Herz, und lässt mich mit einer mündlichen und daher kostenlosen Verwarnung davonkommen. Ich habe nun eine Schonfrist von einer Woche, um die AU nachzureichen.

Wenn man gerade von so weit her kommt, fällt einem auf, was für hervorragende Fernstraßen wir hier in Deutschland haben. An jeder noch so kleinen Kreuzung steht ein Straßenschild, man muss kaum in die Karte schauen. Erschreckend ist aber die Geschwindigkeit der PKW auf der Autobahn, daran muss man sich erstmal wieder gewöhnen. Zudem fahren alle total gesittet und vorhersehbar. Ich habe in Prag das letzte Mal gehupt. In Asien habe ich extra einen zweiten Hupenschalter auf der Beifahrerseite eingebaut, damit der Beifahrer die Hupe übernehmen kann, wenn ich mal eine Rauchen oder einen Schluck Wasser trinken möchte, und so die linke Hand nicht am Lenkstockhebel habe.

An dieser Stelle beende ich den Bericht. Die Reise hat uns auf 34615 km durch 17 Länder und über 21 Grenzen geführt.

(Deutschland, Österreich, Slowenien, Kroatien, Makedonien, Albanien, Griechenland, Türkei, Iran, Pakistan, Indien, Nepal, Bulgarien, Rumänien, Ukraine, Slowakei und Tschechien)

Der höchste Punkt war die Chinesische Grenze mit 4700m über NN, der wärmste Tag brachte 47°C in Belutschistan, die kälteste Nacht -25°C in Anatolien. Der Östlichste Punkt war Katmandu in Nepal, der Südlichste und gleichzeitig weiteste Punkt waren die Ruinen von Hampi in Südindien, 7150km Luftlinie von Bielefeld. Allein in meinem Auto sind im Laufe der Zeit 13 Menschen mitgefahren. Mein Auto hat zwischen 7m³ und 8m³ Dieseldieselkraftstoff verbraucht. Ständig gab es an unseren Fahrzeugen etwas zu reparieren, wir konnten aber immer nach spätestens einem Tag weiterfahren. Die Gruppe hatte beinahe 20 Unfälle, alle davon aber ohne ernststen Personenschaden, nie waren wir Schuld und mussten einen Schaden bezahlen. Ich habe richtige und falsche Entscheidungen getroffen. Wir haben uns gestritten und uns wieder vertragen. Der Abschied von den Mitfahrern liegt mir immer noch schwer im Magen. Wenn man so lange Zeit zusammen durch Dick und Dünn gegangen ist, reißt der Abschied ein richtiges Loch in das Leben.

Auch wenn ich für die Reise mein Studium unterbrochen habe, meine ich außer Praxis in der englischen Sprache auch so Einiges gelernt zu haben. Etwas über meine Schwächen und Stärken, etwas über die Schwächen und Stärken anderer Menschen. Erlebt, wie ich selbst an meine Grenzen gestoßen bin, aber auch, wie große Plannungen mit Hilfe Anderer Wirklichkeit wurden. Wir hatten die Möglichkeit, ein Wenig über den Tellerrand der 1. Welt zu schauen. Dort gab es Grauensvolles zu sehen, aber auch Hoffnungsvolles, Lustiges und Wunderschönes. So andersartig Kulturen und Lebensumstände auch gewesen seien mögen, Menschen sind sich überall auf der Welt doch sehr ähnlich. Mit allen ihren Fehlern und Stärken. Und mit etwas Glück

habe ich vielleicht auch ein ganz klein Wenig über das Leben selbst gelernt.

Euer Felix.