

Hallo Reisefreunde

Der Weg nach Nepal. Hier schreibe ich einen Reisebericht einer Tour von Deutschland auf dem Landweg nach Nepal. Dieses soll wahrlich kein Reiseführer o. ä. werden. Alles ist nur mein persönlicher Eindruck und kann sich jederzeit ändern. Also nicht daran festbeißen sondern nur lesen und als Anhaltspunkt behalten. Stand der Infos ist Juli - Oktober 2000.

Start war am 27. 07 2000. Am ersten Tag schon der erste Navigationsfehler. Statt in Sinsheim bin ich in Sinzheim angekommen. Als ich mich dort nach dem Technikmuseum erkundigte war das Gelächter groß. Das richtige Sinsheim liegt ca. 100 Km nördlich von Sinzheim. Aber was soll's. Am nächsten Tag bin ich nach Lörrach gefahren und habe mich mit meinem Reisepartner Samuel Korps (http://members.tripod.de/sam_on_tour) getroffen. Zusammen sind wir nach Ancona gefahren. Dort war kein Platz auf einer Fähre Richtung Griechenland zu bekommen. Also weiter nach Bari. Dort haben wir ein Boot bekommen und sind tatsächlich (mit 5 Std. Verspätung) in Igomenitsa gelandet. Von Igomenitsa sind wir direkt nach Meteora. Die Klöster sind immer einen Besuch wert. Aber Griechenland war als Durchreiseland gedacht, also weiter in die Türkei. Die Ausreise aus Griechenland war absolut problemlos. Nachdem schon bei der Einreise keinerlei Ausweis erforderlich war wollte man bei der Ausreise zumindestens den Fahrzeugschein sehen.

Türkei

Die Türken sind am Zoll etwas genauer. Aber nach ca. einer halben Stunde ist man hier um 7 Stempel reicher (3 im Pass und 4 auf dem Laufzettel) und um 4.000.000 ärmer. Keine Angst das sind nur 12,00 DM. Die Formalitäten sind für uns zwar etwas konfus aber da jeder versucht zu helfen wird man von einem zum nächsten geschickt und kommt gut durch. Wichtig ist als erstes Geld zu wechseln da für die Stempel immer eine Kleinigkeit zu zahlen ist. Es wird auch (sogar gerne) passende DMark angenommen, ich glaube allerdings das dies nur zum Nebenverdienst der Zöllner ist. Die Türkei hat eine Inflation von fast 100%. Im dritten Anlauf haben wir in Canakale ein bezahlbares (5.000.000 p.P.) Hotel gefunden. Vom der Dachterrasse schauen wir nach Asien rüber. Am nächsten Tag verlassen wir Europa und fahren durch Asien immer gen Osten. Von Canakale sind wir nach Asien übergesetzt. Man bemerkt im ersten Moment den Unterschied gar nicht. Das wird erst weiter im Osten kommen. Wir wollen die Reste von Pergamon besichtigen aber das scheitert an den örtlichen Hotelpreisen. Es ist kein Camping unter 20.000.000 zu bekommen, Hotels erst ab 65 USD. Die spinnen die Bergamaner. 50 Km außerhalb ist Alles wieder normal. Das Hotel kostet 4.000.000 und man schläft gut dort. In Pamukkale hat sich einiges radikal geändert, und das war auch nötig. Die Straße mitten durch das Baumwollschlösschen ist weggerissen worden und man bemüht sich den Originalzustand wiederherzustellen. Leider wird diese Bemühung von den vielen Touristen wörtlich mit Füßen getreten. In den künstlich aufgebauten Terrassen ,die wieder verkalken sollen, tummeln sich trotz Verbotsschildern an jeder Ecke die Touris. Aber wo zu viele Besucher sind hat die Natur leider keine Chance. Da es die Pension Oase ,in der ich schon mehrmals untergekommen bin, noch gibt steigen wir auch dort ab. Aus dem geplanten Ruhetag wird aber nichts , da die Polis am nächsten Tag kommt und beginnt die Türen der Zimmer zu versiegeln. Kommentar des Besitzers" Pensiyon kaputt. No Problem." Wir fahren also doch weiter bis an den Egirdir See. Dort finden wir eine sehr gute Unterkunft direkt am See (ADAC Pensiyon, direkt auf der Insel gelegen. Der Name hat nichts mit einem der Deutschen Automobilclubs zu tun). Der nächste Tag (Sonntag der 6.8.2000) hat es in sich. Wir fahren bis Göreme durch. Das sind 500 Km bei schon ziemlicher Hitze. Am späten Nachmittag sind wir dort und einigermaßen angeschlagen. Für mich ist es der 10. Fahrtag in Folge. (4500 Km) In Usicar (zwischen Göreme und Ürgüp) finden wir eine Super Pension , die mit 8.000.000 p.P. zwar die bisher teuerste Übernachtung ,aber auch Ihr Geld wert ist. (Pension Les Terasses Usicar , absolut empfehlenswert) . Soweit für Heute. Nach einem Ruhetag, diesmal wirklich, fahren wir morgen in den richtigen Osten der Türkei "Durchs wilde Kurdistan" würde Karl May sagen. Außer einem Abstecher zum Nemrut Dagı wollen wir direkt Richtung Iran fahren. Wie angekündigt sind wir von Goreme Richtung Osten zum Nemrut Dagı gefahren. Eine zu lange Etappe, da die 650 Km zum großen Teil auf kurvigen Sträßchen

zurückgelegt werden. Prompt haben wir auch den Sonnenuntergang verpasst. Aber am nächsten Morgen um 4 Uhr den Wecker gestellt und rauf auf den Berg. Von der Pensiyon Karavanserey , die letzte vor dem Gipfel, sind wir im Dunkeln bis zum Parkplatz gefahren. Die letzten 500 m sind nur zu Fuß möglich. Der Eintritt für den Nationalpark von 3.000.000 ist am Parkplatz zu zahlen. Das Ganze war für mich persönlich eine Enttäuschung; Der vielbeschriebene Sonnenaufgang am Nemrut völlig unspektakulär und das Licht zum Fotografieren erst 1 Stunde später ausreichend. Aber vielleicht ging es mir alleine so denn viele der ca. 100 Touristen waren hin und her gerissen von dem Ereignis. Wir sind jedenfalls müde weitergefahren in 2 Tagesetappen zum Ort Edremit kurz vor Van. Beim Check des Motorrades bemerkte ich, das meine Eigenkonstruktion des Gepäckträgers schon den ersten Schaden genommen hat. Wahrscheinlich hätte ich bei der Fahrt auf den Nemrut die Koffer unten lassen sollen. Immerhin hat jeder Koffer ca. 25 Kilo Gewicht und die letzten Kilometer auf den Berg haben es in sich. Aber da der Träger komplett geschraubt ist , ist auch die Reparatur kein Problem. Unter dem Sonnenschirm bei 2 Flaschen Efesbier habe ich den Träger geflickt und gleichzeitig ein wenig verstärkt. Man sagt uns auf Nachfrage, dass der Übergang zwischen Van und Orumiye auch geöffnet ist. So müssen wir nicht über Dogubayazit fahren und ersparen uns die 500 Km mehr. Abends gab es noch einige Biere denn es sollen die letzten für die nächsten Wochen bis Indien sein. Natürlich sind wir am nächsten Morgen (11.8.00) statt wie geplant um 7.00 auch erst um 8.45 losgefahren. Um 11.00 an der Türkischen Grenze war die Abfertigung reibungslos und flott, aber die Iraner machen von 12.00 - 13.30 Mittag. Als das große Eisentor sich dann um 13.30 öffnet ist es auf Iranischer Seite schon 15.00 Uhr. Die Uhr wird um 1,5 Stunden vorgestellt.

Iran

Die Formalitäten bei den Iranern sind wie an jeder anderen Grenze auch. Nur als der Zöllner auf mein Laptop stößt ist erst ein wenig Verwirrung angesagt. Als es aber mangels Strom (Die Akkus waren leer) nicht anläuft ist er beruhigt und stuft es als harmlos ein. Ganz zufrieden ist er als ich auf seinen Wunsch den Motor anlasse und er am Gasgriff spielen darf. Daraufhin ist die Kontrolle sofort beendet und es wird drinnen beim Tee weitergeredet und das Carnet ausgefüllt. Um 16.30 verlassen wir die Grenze Richtung Orumiye. 45 Km hinter der Grenze in Orumiye finden wir ein gutes Hotel mit Tiefgarage für 5,5 USD p.P. (Hotel Azeran , Merkez - Hiyabani Mahabad No 96) Die Befürchtungen wegen extrem hoher Hotelpreise (In älteren Reiseführern zu lesen) waren unberechtigt. Da es Freitag Nachmittag ist tauschen wir auch einige Dollars im Hotel zum Kurs von 8000 Rial für den Dollar. Der offizielle Bankkurs ist 3000. Auch bei den weiteren Übernachtungen im Iran soll es so bleiben. Einfacher Standart ist sehr günstig. In Esfahan muss man in das Hotel Amin Karim. Hier ist der Treff für Traveller aus aller Welt. Auch ein bayrischer Fahrradfahrer ist hier. Er hat die Strecke von Deutschland bis Esfahan (ca. 5500 Km) in nur 6 Wochen hinter sich gebracht, eine kaum vorstellbare Leistung, und will demnächst weiter nach Indien. Auch viele Biker aus aller Welt treffen sich hier. Ein Australier auf dem Weg nach England. Cuan, ein Südafrikaner ist von Kapstadt gestartet und auf dem Weg nach Australien. Ein Italiener auf einer Iranrundfahrt u.s.w. Muhammad, ein Pakistaner der in London lebt, ist auf dem Weg seien AT nach Lahore zu bringen. Er lädt uns sofort ein, ihn zu besuchen wenn wir in Lahore sind. Trotz dass es die bisher teuerste Übernachtung im Iran ist (7,5 USD p.P.), ist es absolutes Muss, allein schon wegen der vielen Infos die hier über den Tisch gehen. Wir beschließen 3-4 Tage hier zu bleiben und zu relaxen. Esfahan ist eine fantastische Stadt. Der Imam Khomeni Platz Pflicht für jeden Iranbesucher. Man kann sich in Esfahan mit allem versorgen was fehlt oder kaputtgegangen ist. Z.B. mein Zusatzhupe. Ich kaufe für 5 USD eine neue und baue sie direkt an. Nach 3 Tagen in Esfahan fahren wir mit Cuan zusammen weiter Richtung Siraz. Nach ca. 20 Km bemerke ich, dass mein Reisepass noch im Amin Kabir liegt. Sam und Cuan fahren weiter ,ich zurück zum Hotel. Ich fahre den beide nach und 100 Km hinter Esfahan passiert es. In einer leichten Rechtskurve hat ein LKW Diesel verloren und mein Hinterrad rutscht mir weg. Ich falle erst auf die rechte Seite, Dann mit einem klassischen Highsider auf die Linke. Mit viel Glück im Unglück kommt mir kein anderes Fahrzeug in die Quere. Aber der rechte Koffer ist 3 cm höher und der Linke fast ab. Von 4 Befestigungspunkten hat es eine überstanden. Also

am Straßenrand alles abbauen und so gut es geht richten und wieder anschrauben. 2 Std. in der Mittagssonne sind kein Vergnügen. Viele Vorbeifahrende halten an und wollen helfen. Das ist zwar auf die Dauer nervend aber die Gastfreundschaft ist unvorstellbar. Einer bringt mir eine Honigmelone, ein Anderer Tee und ein Dritter läst sich nicht abweisen mich zum Essen zu sich nach Hause einzuladen. Er will auf mich in nächsten Ort warten. Da aber Sam und Cuan nicht wissen was passiert ist muss ich mich dem entziehen indem ich den nächsten Ort (Abade) umfahre. Schade, aber leider nicht anders möglich. Am Abend in Siraaz Richten wir mit vereinten Kräften meinen Träger. Es war eine gute Idee den Träger nur zu schrauben und auf alle Schweißungen zu verzichten. So können wir ihn zerlegen, jedes Teil einzeln richten und wieder zusammenbauen. Das klappt ausgezeichnet, nur meine nagelneuen Hupen sind wieder kaputt. Auf die Besichtigung von Persepolis verzichten wir wegen der total überzogenen Eintrittspreise. Für Einheimische kostet es 3000 Rial , für Ausländer 50000. So war die Fahrt nach Siraaz ein einziger Schlag ins Wasser. In Siljan finden wir sehr schnell eine Übernachtung, das Hotel Kahcashan. Mit 8 USD für 3 Personen auch noch sehr billig. In Bam muss du in Agbars Tourist Guesthouse. Sehr gut ,mit Verpflegung 7,5 USD p.P. Wir beschließen 2 Tage dort zu bleiben. Muhammad, dem Sohn des Hauses, gelingt es sogar die Hupen zu reparieren. Bei der Ausfahrt aus Bam am nächsten Morgen werden wir an der Stadtgrenze gestoppt. Die Pässe werden eingesammelt und wir warten auf die "Eskorte". Die Eskorte besteht aus einem unbewaffneten Soldaten der ein Auto stoppt und uns zeigt wir sollen folgen. Nach 10 Km steigt er aus, bringt die Pässe in ein Wachhaus und fährt per Autostopp zurück. Wir warten wieder. Lange Zeit später bekommen wir unsere Pässe und dürfen fahren. Der Spaß hat uns 3 Std. gekostet und keiner weiß warum das Ganze. Es ist mittlerweile 10.00 Uhr und es wird heiß. Um 13.00 hat Cuan den ersten Plattfuss. Bei einer Rast haben wir ein bisschen im Sand gespielt und Cuan hat sich einen Nagel eingefahren. Bei der Reparatur müssen wir feststellen dass der Reifen sich sehr stark in seine Bestandteile auflöst. Die Karkasse ist an vielen Stellen gebrochen. Cuan hat ihn in Narvik , Norwegen 16000 Km vorher aufgezo-gen. Die Grenze ist wieder völlig problemlos.

Pakistan

Direkt an der Grenze ist ein Hotel. Im Prinzip sogar ein recht Gutes, und wenn es irgendwann einmal Strom und Wasser in Taftan geben sollte wird es garantier noch besser. So gibt es Petroleumlicht und Wasser aus dem Brunnen. Da es jedoch sehr stark nach Moder schmeckt verzichten wir und greifen auf unser eigenes Trinkwasser zurück. Aber für ein Bad reicht es alle male. Der Dienstag, 22.08.2000 fängt schon gut an. Morgens soll es sehr Früh losgehen, denn die Strecke nach Quetta ist berüchtigt (Stammesgebiet an der Grenze zu Afganistan).Allerdings weckt uns der Hotelboy nicht und als wir um 6.00 selbst aufwachen müssen wir ihn wecken. Immerhin hat er zwischen unseren Motorrädern geschlafen. Also starten wir erst um 7.00. Auf halber Strecke in Baldandin wollen wir tanken. Wir haben zwar alle im Iran noch Kanister gekauft (10 L für 20 Pf) und mit billigem Iransprit gefüllt, aber besser ist besser. Die offizielle Tankstelle hat keinen Sprit, aber kein Problem, an min. 10 Stellen wird Schmuggelsprit aus dem Iran angeboten. Wir tanken für 0,70 DM / Liter voll. Durch Zufall (Wenn es einen Gott gibt hat er unsere Not gesehen) sieht Cuan eine 17 Zoll Reifen (3.00 - 17) den er für 10 USD kauft. Originalton " I'm sure I don't need it, but it's better to have it ". Es soll keine 100 Km dauern und Cuan's Reifen ist wieder platt. Es ist nichts mehr zu retten. Der Schlauch ist an min. 10 Stellen durch die Karkasse aufgerieben. Also montieren wir den eben gekauften auch gleich auf seine Twin. Sie sieht jetzt ein wenig aus wie eine überladene 50ér. Aber es funktioniert wider Erwarten gut. Ab Baldandin ist die vorher sehr gute Straße in einem schlechten Zustand (Einspurig und Sandbedeckt). Wenn ein Truck entgegenkommt muss man meist in die Banketten. So dauert es bis 19.00 Uhr bis wir in Quetta sind. Zum Ausgleich gönnen wir uns die Family-Suite im Lordes-Hotel. 18 USD p.P. Aber dafür 2 Zimmer mit allem Drum und Dran. Nobel geht die Welt zugrunde. Wir entschließen uns trotz aller Warnungen die Strecke über Loralai zu fahren. Die Alternative bedeutet 500 Km Umweg. Die Strasse an sich ist auch gar nicht so schlecht aber am Nachmittag muss es in den Bergen stark geregnet haben, denn die Strasse ist oft überschwemmt und Schlammbedeckt. An 2 Stellen ist es so tief dass wir kurz überlegen umzudrehen,

aber dazu ist es zu spät. Es geht auch gut. Um 21.00 Uhr erreichen wir im Dunkeln Fort Monrou und damit ein Hotel. Falls du die Strecke jemals fahren solltest, starte mit Sonnenaufgang, du brauchst viel Zeit für die 435 Km. Am Morgen sind es nur noch 70 Km bis zur besseren Strasse nach Lahore. Und als ob es wir nicht gestraft genug wären gleich der nächste Hammer. Ich fülle Sprit aus meinem Kanister auf (es gab über 400 Km keinen Sprit) und lege dafür meinen Tankrucksack auf das Topcase. Natürlich lasse ich Ihn beim losfahren liegen. Die nächste Tankstelle kommt dann auch prompt nach 10 Km und bemerke den Verlust erst dort. Der Tankrucksack findet sich nicht wieder an und damit ist meine Brieftasche mit Zulassung und Führerschein weg. Fotos gibt es wohl auch keine mehr. Die Kamera ist natürlich auch weg. Soviel Dummheit muss einfach bestraft werden. Was soll's, das Leben geht weiter, die Tour natürlich auch. In Lahore rufen wir Muhammad an, er holt uns ab und führt uns zu seinem Haus. Dadurch haben wir in Lahore eine tolle Unterkunft, aber auch ein paar anstrengende Tage. Die Verwandtschaft und Bekanntschaft ist unermesslich groß und wir sind die Attraktion für Alle. Aber natürlich kann er uns auch sehr viel helfen. Cuan bekommt einen brauchbaren Hinterreifen. Es ist zwar ein 130er Straßenreifen aber um Klassen besser als der Ersatzreifen aus Baldandin. Wir bekommen Öl zu kaufen. Ölfilter und Bremsbeläge sind zwar nicht zu bekommen aber Muhammad gibt Cuan seine Reserven. So bekommen die Motorräder die verdiente große Inspektion. Bei mir sind 10200 Km seit Start auf der Uhr. Es sollte jetzt bis Bangkok oder Singapore reichen. Mein Reifen sieht noch sehr gut aus. Der T66 wird auch noch die nächsten 10000 halten. Mein Anruf bei der Botschaft ist erst einmal erfolglos; Der Mann am anderen Ende kann mir nur (Auf Englisch) sagen dass die Botschaft erst am Montag wieder erreichbar ist und dass ich einen Polizeireport brauche um neue Papiere zu bekommen. Am Samstag Abend gegen 10.30 sagt Muhammad es wäre jetzt eine gute Zeit zur Polizei zu gehen. Vor der Polizeistation nimmt Muhammad alles Geld und Kreditkarten aus seiner Geldbörse und erklärt mir, dass es sehr gefährlich ist eine Polizeistation in Pakistan zu betreuen. Es kommt häufiger vor dass Personen, die nach Geld aussehen festgehalten werden und nur gegen ein Bußgeld für was auch immer wieder freigelassen werden. Die Polizei in Pakistan ist sehr mächtig und sehr unterbezahlt. Muhammad sagt, "Gehe niemals in das Innere einer Polizeistation wenn es nicht unbedingt nötig ist. Wenn es nötig ist gehe niemals alleine hinein." Anschließend versucht er, Bier für uns zu kaufen. Wir fahren 4 große Touristenhotels an, aber es ist unmöglich. Erst auf stärkeres Drängen lässt er sich davon abbringen. Zum Dinner fahren wir zum Mac Donald (es gibt 2 Stück in Lahore) Als wir um 2.00 Uhr zurück sind falle ich todmüde auf mein Sofa und glaube an Schlaf. Aber weit gefehlt. Muhammad kommt mit ein paar Nachbarn, die sich für uns interessieren. Das Leben in den heißen Monaten findet nun mal in der Nacht statt. Jetzt ist es 10.30 Morgens und im ganzen Hause schläft zum Ausgleich noch alles außer uns Touris. Heute ist Sonntag und dass ist in Lahore ein besonderer Tag für alle Biker. Um 20.00 Uhr trifft man sich beim Mac Donald. Heute sind es ca. 10 aber Muhammad sagt es kommen manchmal bis zu 20 Bikes über 400 ccm zusammen. Das interessanteste sind die Jugendlichen 125 Fahrer, die zeigen wollen was sie können. Da gibt es Wheelies durch den dichten Verkehr von einer Ampel zur nächsten und die unmöglichsten Stunts. Vor 2 Wochen sind 2 Biker dabei ums Leben gekommen hören wir später. Aber das wird verdrängt. Heute sind 3 Bikes aus Europa hier und da ist man noch verrückter als sonst. Man ist eher verwundert als wir mit unseren Enduros nicht solche Stunts zeigen wollen (und auch nicht können). Ich lasse am einiges meiner Ersatzteile und Ausrüstung bei Muhammad um den Karakorum möglichst leicht fahren zu können. Dabei fällt wieder auf wie viel unnutzes Zeug man doch mitschleppt. Der Motoway zwischen Lahore und Islamabad bleibt für uns verboten. Trotz allem Reden keine Chance. Nur für Autos. Keine LKW, Traktoren, Motorräder usw. Dadurch schaffe ich es nicht zeitgerecht zur Botschaft und typisch Deutsch ist um 13.10 die Botschaft geschlossen. Officezeiten 9.00 - 13.00. Immerhin schaffe ich es einen Angestellten zu stoppen, der auf seinem Fahrrad nicht schnell genug abhauen kann. Er sagt mir ich muss morgen früh kommen und mich auf 6 Wochen Wartezeit einstellen. Auf dem Touristencamp in Islamabad treffen wir Gernot. Ein Deutscher AT Fahrer ebenfalls auf dem Weg nach Australien. Abends rufe ich meinen Bruder an und höre dass meine Ersatzpapiere schon bei uns zu Hause liegen. Er wird sie direkt zur Botschaft schicken. Prima. Es zieht ein böses Gewitter auf und da mein Zelt auch

bei Muhammad in Lahore liegt gehe ich ins Hotel. Eine sehr gute Entscheidung, denn es regnet extrem in dieser Nacht. Morgens am Touristcamp ist alles in Schlamm gebadet. Sam hat in der Nacht Löcher in sein Zelt geschritten um dass Wasser ablaufen zu lassen. Er lässt das Zelt auch gleich stehen, da es für den Rest der Tour bis Australien eh nur Ballast ist. Am Dienstag fahre ich morgens zur Botschaft und sage Bescheid dass ein Brief für mich ankommen wird, anschließend brechen wir auf zum Karakorum-Highway. Cuan seine Benzinpumpe streikt auf halben Weg zwischen Islamabad und unserem Tagesziel Besram. Mit dem Reservesprit tanken wir ihn Randvoll und so kann er bis Besram fahren. Abends ist dann wieder mal reparieren angesagt. Aber wir kriegen Sie wieder zum laufen. In 3 Tagesetappen fahren wir bis Gilgit. Hier lassen ich mir ein pakistanisches Outfit schneiden. Es hilft wirklich ein wenig die vielen Blicke und fragen zu mindern. Der Anzug ist in 3,5 Std. fertig und kostet mich 10 USD. Auf dem weiteren Weg zum KKH ist zu beachten das du in Aliabad unbedingt voll tanken musst. In den weiteren Orten einschließlich Suest gibt es keine Versorgungsmöglichkeit mehr. Am Samstag dann die letzte Etappe von Suest zum Kunjerab- Pass Es geht von 2200 m bis auf 4729 m. Die AT hat oben max. noch 25 PS. Aber sie läuft ansonsten einwandfrei. Der Pakistanische Zöllner lässt uns nach kurzem Verhandeln und Abgabe der Pässe durch mit der Ermahnung " Aber nur bis zum Grenzstein und auf keinen Fall nach China reinfahren". Für das obligatorische Foto muss man aber selbstverständlich über der Grenze gewesen sein und so kommt es dass der Chinese und der Pakistani mit ihren Geländewagen ankommen und durcheinander palavern. Uns gibt das die schöne Gelegenheit ein Gruppenfoto mit Beiden zu machen. Da sie schon mal da sind fragen wir um Erlaubnis zu dem nahegelegenen Gletscher fahren zu dürfen. Es wird gewährt und Cuan und ich versuchen es aber das Gelände ist zu schwer für die beladenen Ats. Bei den ersten Schneefeldern drehen wir um. Auf dem Rückweg nach ca. 1 Km hat Cuan mal wieder einen Plattfuss. In 4400 m Höhe flicken wir den Schlauch. Er hat sich schon wieder einen Nagel eingefahren. Der Mann hat wirklich ein Talent dafür, jeden versteckten Nagel zu finden. Wir übernachteten in Karimabad. Eigentlich hatte ich vor die Übernachtungsplätze mit GPS Daten zu bringen, aber es ist absolut unnötig da der KKH mehr Hotels hat als der Rest von Pakistan zusammen. Wirklich in jedem Ort ist min. eines. In den größeren Orten teilweise sogar richtig Gute. Die Preisklasse geht von 3 - 6 USD p.P. im Doppelzimmer. Das Hoper-Valley ist einen Abstecher wert. Es liegt 25 Km Piste von Karimabad entfernt und man kann dort sehr schöne Gletschertouren über den Miar-Gletscher machen. Außerdem ist es der größte Dope-Anbauplatz in Pakistan. Nach 2 Std. Wanderung nutzen wir den Rest des Tages zu Relaxen, Kartenschreiben usw. Ein schöner Tag. Zurück in Gilgit trennen wir uns. Gernot und Ich fahren direkt in 3 Tagen zurück nach Islamabad. Ich will am Freitag zur Botschaft da die am Wochenende natürlich auch zu ist. Tatsächlich sind meine Papier angekommen. Freitag kommen Sam und Cuan .Cuan will kurz schauen warum seine AT Öl verliert. Es stellt sich heraus dass das Lager der Getriebeausgangswelle hin ist. Der Simmering ist so verbogen, das er nicht mehr dicht hält. Immerhin gelingt es uns nach Stunden bei einem Oldtimerrestaurant einen Simmering in der Größe aufzutreiben und wir hoffen einfach Mal dass das Lager bis Kathmandu durchhält. Um das Lager zu wechseln ist es nötig den Motor zu zerlegen und das trauen wir den Pakistanischen Monteuren einfach nicht zu. Obwohl es erstaut was hier alles repariert wird hat man doch keine Motorräder über 125 ccm und die Ausstattung der Werkstätten besteht meist aus 2 -4 verbogenen Schraubenschlüsseln. Es muss einfach so gehen. Die Reparatur wird am Abend im UN-Club begossen. Das ist der einzige Pub in Pakistan mit Alkoholausschank. Natürlich nur am Nicht-Islamries gegen Vorlage des Ausweises. Der Schädel am nächsten Morgen ist Heineken entsprechend. Adresse UN-Club ist 7/3 Planquadrat Street 2. Am Sonntag fahren wir zurück nach Lahore. Ich hole den Rest meiner Sachen und wir übernachteten bei Muhamad. Morgen wird es weitergehen nach Indien.

Indien

Am 11.09.2000 sind wir in Indien eingereist. Der Pakistani macht uns erst Angst, da die Carnets bei der Einreise nicht richtig ausgefüllt wurden. (Achtet darauf dass der Zöllner bei der Einreise den Ausreiseteil unten rechts stempelt und unterschreibt.) Als wir auf seine Anspielung auf einen "Freikauf" nicht reagieren geht es aber auch so. Er erzählt uns, dass sie am Morgen einer Spanier

mit 4,7 Kg Heroin festgenommen haben. Der Ärmste wird das Sonnenlicht wohl nicht wiedersehen. Die Inder machen einen richtigen Aufstand. Nach der ersten Passkontrolle müssen wir 50 m weiter zum Custom. Auf dieser Strecke fährt sich Gernot einen Nagel in seinen Hinterreifen. Aber die Kontrolle jedes einzelnen Gepäckstückes ist so zeitaufwendig dass er in Ruhe flicken kann bis wir anderen fertig sind. Ich bin der erste bei der Kontrolle und so habe ich das Vergnügen Alles inklusive Zelt und Werkzeug auspacken zu dürfen. Ich habe schon Angst es geht weiter und er findet meinen 2. Reservepass aber als ich ihm erkläre die Sitzbank geht bei solch einem Motorrad nicht abzubauen glaubt er mir das unbesehen. Nach ca. 3 Stunden werden wir nach Indien entlassen. Direkt hinter der Grenzmauer gibt es etwa 20 Händler die das anbieten was die meisten Touristen während der letzten Wochen am meisten vermisst haben. Bier. Wir fahren direkt ins Hotel (Grandhotel Amritsa) in der City. Beim Geldwechsler gibt es eine Überraschung. Die Pakistanischen Rupees werden ungern und zu einem sehr schlechten Kurs genommen. Tauscht noch in Pakistan. Dort wurde immerhin 78 IRP für 100 PRP geboten. Wir haben abgelehnt da der offizielle Kurs bei 82 für 100 liegt. In Indien tauschen wir für 72. Travellerschecks können hier zwar getauscht werden, aber entweder in der Bank mit sehr viel Aufwand und einer Stunde Wartezeit oder beim Money-Charger für einen 10 % schlechteren Kurs. Ich werde meine Travellers in der Bank gar nicht los da in meinem Pass der Vorname ausgeschrieben ist und auf den Schecks meine normale Unterschrift mit gekürztem Vornamen. ATM ist eine gute Alternative. Funktioniert einfach und schnell. Ich bin auf die Rate gespannt. Auch das Handy funktioniert in Indien wieder. Iran und Pakistan hat zwar Mobiltelefon aber kein Roaming mit einem der Deutschen Anbieter. Gernot's D2 geht auch nicht. Nur D1. (Ergänzung. Ich schreibe dies in Kathmandu. Amritsa war der einzige Ort in Indien und Nepal an dem ich Handyempfang hatte. An allen anderen grösseren Orten war zwar Netz vorhanden aber kein für D1 Erlaubtes. Fehlende Roamingverträge) Wir machen 3 Tage Halt in Amritsa. Goldener Tempel als Touristisches Pflichtprogramm und viel Relaxen. Cuan bekommt Simmerringe und deckt sich ein bei Bankog. 4 Stück sollen reichen. Ich kaufe vorsichtshalber auch einen. Wenn man Ersatz hat ist man wenigstens sicher das nichts kaputt geht. Und das alleine ist mir die 4 Pfennige wert. Vom Amritsa fahre ich alleine weiter. Chris hat sich uns angeschlossen und die 4 fahre in den Himalaja. Da ich die Ecke schon gesehen habe will ich nach Rajastan. Nach 3 Tagen sehe ich ein dass das nicht die Beste Entscheidung war. Die Rajastani sind ein stolzes Kriegervolk und sehen nicht ein warum man eine Straße anders als in der Landessprache Urdu beschildern sollte. Das heißt für mich ich versuche herauszufinden wie das nächste angepeilte Ziel geschrieben aussieht (Nicht einfach da man in Urdu auch die Kilometerangaben nicht lesen kann.) und fahre nach Himmelsrichtung bzw. GPS. Alle Straßen ausser den Hauptstraße sind in einem grausamen Zustand. Da ich oft auf solche gerate habe ich doch schwer Angst um mein Moped. Schlechtesten Alpalt mit Sandverwehungen. Dazu kommt dass die Strasse meist nicht für einen LKW breit genug ist und man im Staub hinterherfährt oder riskiert zu überholen im Glauben an Gott. Nach 3 Tagen fahre ich nur noch auf der Hauptstrecke Richtung Jaipur. (Ich habe herausgefunden wie das geschrieben aussieht) In Jaipur gibt es wieder lesbare Schilder zumindest auf Agra und Delhi. Trotzdem ist Rajastan ein schönes Land. Das Klima ist angenehmer da die Hitze wüstenmäßig trocken ist. Es gibt viele alte Paläste und Tempel zu besichtigen. Interessant ist der Tempel in Deskoep. Hier werden als heilige Tiere Raten verehrt. Entsprechend viele gibt es davon in und um den Tempel. Selbstverständlich darf man einen Tempel nur barfuss betreten und so ist es ein schauriges Erlebnis. Die schönste Stadt in Rajastan ist aber Jaipur. Hier gibt es nicht nur den Palast der Winde (Nur noch die Fassade) sondern die Stadt an sich hat viel zu bieten . Den Stadtpalast, das Observatorium und die Altstadt sind sehr interessant. Ich miete eine Motorrikscha und lasse mich den Nachmittag umherfahren für 60 Rupee (knapp 3 DM) Es ist auch mal schön dass Motorrad sicher zu wissen und den Verkehr aus der Rikscha zu beobachten. Agra ist selbstverständlich auch Pflichtprogramm für Indienbesucher. Aber für indische Verhältnisse sehr teuer. Der Travellertreff in Agra ist das Lauries Hotel an der MG Road. Einfach fragen, jeder kennt es. Hier kostet das Zimmer mit allen Arten von Tieren als Mitbewohner 500 Rupee. Eigens Moskitonetz und Autan sind mitzubringen. Auch alles andere in Agra ist teuer. Eintritt Taj Mahal 500 Rupee. Eine Staude Bananen kostet nicht wie sonst überall

5 sondern 20 Rupee. Als ich den Händler darauf anspreche will er mir lächelnd 10 zurückgeben. Es sind halt Touristenpreise. Nach 3 Tagen Agra fahre ich Richtung Bihar. In Bastie übernachtete ich und frage nach dem Übergang nach Nepal. An 2 verschiedenen Stellen sagt man mir es gibt nur den Übergang Raxaul. Wie ich später erfahre ist das falsch. Der Übergang Sanauli ist ebenfalls geöffnet gewesen. Ich fahre aber die 400 Km Umweg über Raxaul. Das ist auch gar nicht schlecht denn im Bundesstaat Bihar ändert sich die Landschaft gravierend. Reisfelder und Reste des Monsuns in Form von Schlamm auf und neben der Strasse. Die Menschen sind Zurückhaltender (Man kann anhalten und Pause machen ohne Menschenmassen um sich zu haben). In Raxaul übernachtete ich noch einmal in Indien.

Nepal

Am Morgen des 24. 9. Bin ich um 7.00 Uhr an der Grenze. Der Inder will ausser dem Carnet und Pass nichts sehen aber alles über mein Motorrad und über Deutschland allgemein wissen und so ist eine Stunde schnell um. Der Nepali kontrolliert am Motorrad auch nichts, aber er weiß mit dem Carnet nicht anzufangen. Er verschwindet spurlos und kommt nach einer Stunde zurück. Wahrscheinlich hat er niemanden gefunden der ihm helfen kann und so überwindet er seinen Stolz und fragt mich was er auszufüllen hat. Als ich es ihm zeige glaubt er mir aber nicht dass in dem oberen Abschnitt auch etwas auszufüllen ist und sagt steif und fest das sei nur für die Ausreise. Da wir aber schon an der Pakistan - Indien Grenze Ärger wegen dieses Stempels hatten bestehe ich darauf dass er es richtig ausfüllt. Zum Glück kommt dann jemand anderes (Ich nehme an der Chef der Grenzstation) und fragt nach den Problemen. Als ich es ihm erkläre schaut er sich das Carnet an, schimpft mit den Grenzern und füllt es komplett aus. Um 10,00 bin ich endlich mit der Grenze fertig. Noch beim Geldwechsler fängt es monsunartig plötzlich an zu regnen. Ich packe das erste Mal seit 8 Wochen das Regenzeug aus. Völlig sinnlos natürlich denn als ich endlich von unten hochgewühlt habe bin ich durchnass. Nach 50 Km ist der Regen vorbei. Ich lege mich ins Grass und trockne meine Klamotten in dem Glauben es sind ja nur noch 100 Km bis Kathmandu. Um 1.00 Uhr fahre ich weiter und die bisher gute Strasse ist auf einmal zu Ende. Erst denke ich , ich habe mich verfahren. Die Strasse wird zu einem schlechten Feldweg. Was einmal Asphalt war sind nur noch Löcher , mit Wasser gefüllt und unergründlich tief. Die 70 Km bis zur richtigen Strasse dauern 4 Stunden. Zurück auf der Hauptstrasse Kathmandu - Pokarra wird es viel besser. Hier ist zwar mehr Verkehr aber gute Strasse. In Kathmandu überholt mich ein Motorrad und wie fast immer schaut der Fahrer nur auf mein Moped und wird rammt prompt ein Auto. Außer Blechschaden ist nichts passiert, aber es zeigt wieder wie gefährlich die Strassen sind. Ich schicke direkt ein Taxi zum Kathmandu- Guesthouse und folge Ihm. So erspare ich mir die Sucherei denn es beginnt schon dunkel zu werden. Das Kathmandu - Guesthouse ist im Gegensatz zu unseren Reiseführern kein Billighotel für Traveller sonder ein Tophotel mit Toppreisen. Ein Einzelzimmer mit AC kostet 50 USD. Mehr als 2 Durchschnittslöhne in Nepal. Da wir uns aber dort verabredet haben nehme ich das billigste Zimmer für 17 USD pro Tag. Der Stadtteil Thamel, in dem auch das Guesthouse liegt hat nichts mit Kathmandu oder Nepal zu tun. Es ist eine reine Touristenklave. Er besteht ausschließlich aus Hotels, Touristenshop und Bettlern. Man muss ein wenig laufen oder sich fahren lassen um das richtige Kathmandu zu sehen. Da die Deutsche Botschaft genau entgegengesetzt liegt ist das die beste Gelegenheit für einen ausgedehnten Spaziergang. Tatsächlich liegt auch mein Ersatzführerschein in der Botschaft bereit. Kein Vergleich übrigens mit Pakistan. An der Pforte reicht schon die Tatsache das ich Deutsch spreche um mir einen Besucherausweises zu geben und in 15 Minuten habe ich die Botschaft mit meinem Führerschein verlassen. Da die anderen noch nicht da sind gehe ich schon mal zum Cargomann um auszuchecken wie der Transport nach Thailand laufen soll. Von Anke und Jan Eggengoor - Lucas (Siehe Linkseite) habe ich "Eagle-eyes Exports" empfohlen bekommen. Bei der ersten Anfrage macht die Firma auch einen ganz guten Eindruck. Wir sollen zum Vermessen der Motorräder kommen und er lässt die Kisten machen. Ohne Kisten geht leider nichts.

Am Sonntag den 01. 10. 2000 fahren wir 5 um 9.00 zum Kathmandu Cargoport. Die Verladung dauert bis um 15,30 Uhr und läuft reibungslos. Die Schreiner bringen die Kisten zum Cargo. Allerdings werden die Schreiner erst benachrichtigt als

wir dort sind und warten. Sie sind dann eine Stunde später mit den Kistenteilen dort. Dann zerlegen wir die Motorraeder und die Schreiner passen die Kisten an. Blöcke für die Gabel usw. Nach dem Verladen und Vermessen der Kisten bezahle ich für meine AT 420 USD an Frachtkosten. Bei den anderen ist es etwa das gleiche. Selbst Chris seine KTM kostet trotz 50 Kilo weniger Gewicht knapp 400 USD. Das Gewicht spielt bei Luftfracht keine Rolle da bei einem Motorrad fast immer nur das Volumen entscheidet. Meine AT hätte für den gleichen Preis 380 Kg wiegen dürfen. Für die Kiste und den Agenten sind 7000 Rupee (ca. 100 USD) zu zahlen und der Flug kommt 220 USD. So summieren sich die Gesamtkosten auf 740 USD. Unser Flug geht am Freitag dem 06. 10 2000 und die Mopeds sollen am 04. 10 fliegen. In der Theorie sehr gut. Sam und ich fahren nach Pokarra, die anderen drei gehen für 3 Tage zum Trekking. Am Donnerstag den 5. fragen wir vorsichtshalber bei ThaiAir nach. Dort sagt man uns die Mopeds verlassen frühestens am 14. 10 Kathmandu da der Frachtraum knapp ist. Als wir unseren Agenten zur Rede stellen wollen ist er nicht auffindbar. Da am Freitag in Kathmandu ein großes Festival startet sagt uns ThaiAir würde die nächste Woche garantiert nichts passieren. Wir beschließen trotzdem zu fliegen denn in Kathmandu will keiner mehr bleiben. Kathmandu ist auf Deutsch gesagt ein riesiges Dreckloch in dem jeder nur dein Bestes will, und das ist dein Geld. Trotzdem ist Kathmandu die beste Möglichkeit für den Rück- oder Weiterflug. Die Alternative Delhi ist von der Organisation viel schwieriger und nicht billiger. (Ich bin 94 von Delhi geflogen). Den Seeweg von Kalkutta oder Madras habe ich selbst nicht probiert. Aber von anderen weiß ich dass diese Alternative nur sinnvoll ist wenn du sehr viel Zeit und Geduld hast.

Stand ist 2000. Durch den Krieg in Afganistan hat sich die Lage extrem verändert. Die Stammesgebiete im Norden Pakistans sind nicht unter Kontrolle. Wer diese Tour jetzt fahren will sollte sich unbedingt über die Lage informieren.