

Über das Dach der Welt

# Himalaya

# HIGHWAY

Pässe über 5.000 Meter müssen auf der Strecke vom tibetischen Lhasa nach Kathmandu, der Hauptstadt Nepals, überwunden werden. Kein Wunder, die Route führt durch den Himalaya, das höchste Gebirge der Welt. Abenteuer erlebt man dabei aber nicht nur auf der Piste, sondern auch mit den Behörden.

*Text und Fotos:  
Tom Müller*

**M**ajestätisch thront der Potala-Palast in immerhin 3.650 Meter Höhe über Lhasa, der Hauptstadt Tibets. Der Grundstein für die Klosterfestung wurde bereits im Jahr 1645 gelegt, 1694 war auch der obere Teil, der rote Palast fertiggestellt. Die 1.000 Räume des Palastes beherbergen Schätze von unermeßlichem Wert. Dennoch läßt uns dieses weltberühmte Monument Tibets momentan recht kalt, denn wir müssen um unser Permit für die geplante Himalaya-Überquerung zittern.

Trotz Vorbestellung weigert man sich bei der Agentur, unser Fahrzeug samt Fahrer und Permit bereitzustellen. Wir bleiben aber hartnäckig, holen unseren Petroleumkocher und diverse Expeditionsnahrung aus dem Gepäck, machen auf dem





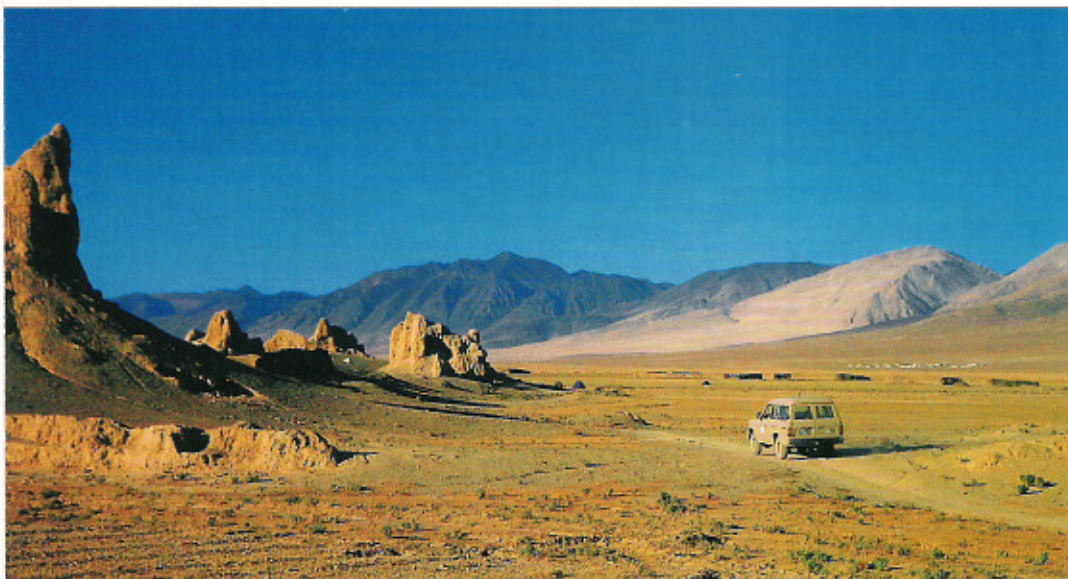
Schreibtisch etwas Platz und beginnen Teigfladen und Kartoffelsuppe zuzubereiten. Das zeigt Wirkung, schon bald können wir unseren Land-Cruiser samt Fahrer in Augenschein nehmen.

Wir wollen von Lhasa über den Himalaya nach Kathmandu fahren. Zusätzlich geplant waren einige Abstecher auf Nebenstrecken, doch sollte es bei diesem Punkt noch Überraschungen geben. Noch ist unser Optimismus ungebrochen, wir starten in die weite Hochgebirgswüste. Über uns wölbt sich ein tiefblauer, strahlender Himmel. Fast nirgends sind Bäume zu sehen. Die Strecke ist eine Rüttelpiste, äußerst kurvig, nur ein kurzes Stück ist asphaltiert. Wer einen netten Platz zum Campen sucht, schätzt den Allradantrieb, um Gräben oder anderes Gelände abseits der Hauptpiste zu überwinden. Allerdings sollte man sich nicht mehr als zwanzig Kilometer von ihr entfernen, da man sonst schon wieder mit einem Checkpoint des Militärs rechnen muß und das Permit (Genehmigung) seine Gültigkeit verliert.

Wir versuchen unsere Lagerplätze möglichst tief, also auf etwa 3.800 Meter zu finden, denn größere Höhe beschert nachts leicht Atemnot und bittere Kälte (Anfang Oktober). Teilweise war das Wasser unserer 10 Liter-Trinkwasserkanister am Morgen gefroren.

Die Einheimischen leben in Lehmhütten, essen Hirsebrei und trinken Yak-Tee, wenn sie während der Sommermonate Schafe oder Yaks hüten. Packen wir am Abend unsere Ausrüstung aus, um zu campieren, sind wir rasch von mindestens zwanzig Kindern umringt, die aus dem Nichts zu kommen scheinen. Alle sind sehr freundlich, aber gegenüber Fremden etwas reserviert, da sie nicht verstehen, was Europäer mit Auto und Kamera hier tun. Ganz anders die Atmosphäre in den Städten: Hier ist der Kontakt zu den Einheimischen schwierig.

Häufig ist die alte tibetische Architektur durch gesichtslose Neubauten ersetzt worden. Shigatse, die Hauptstadt der Provinz Tsang, ist dafür nur



■ Nicht zu unrecht wird Tibet auch das Tor zum Himmel genannt

■ Unser Hotel hat tausend Sterne. Nirgends fühlt man sich Ihnen näher

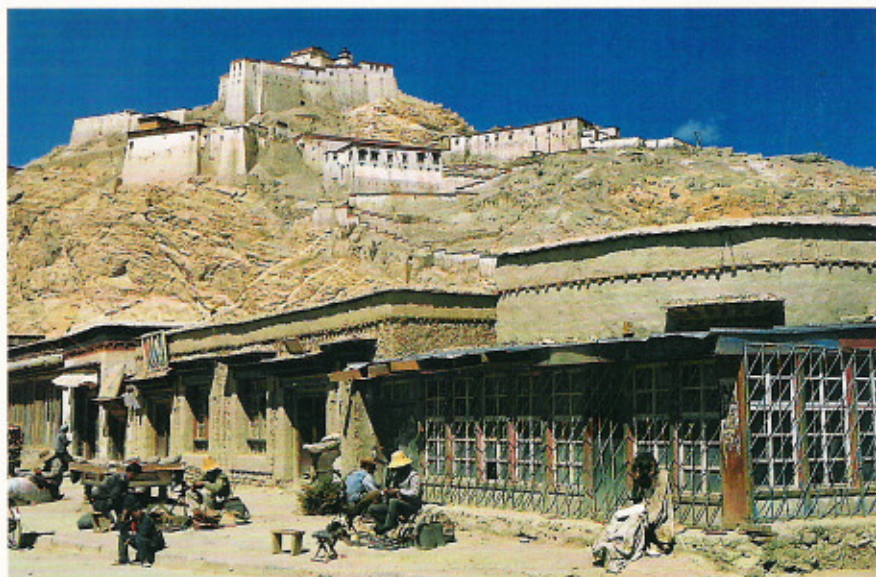


ein Beispiel. Über der Stadt wachen noch die Grundmauern der mächtigen Festung, wo im sechzehnten Jahrhundert die Tsang-Könige residierten. In den Straßen herrscht lebhaftes Treiben. Zahllose kleine Geschäfte haben geöffnet, viele Straßenhändler bieten ihre bescheidene Ware oder ihre Dienste, wie etwa Schuhreparaturen feil. Der Autoverkehr ist spärlich, den Personentransport übernehmen häufig Rikschas, gelegentlich donnert ein Laster durch die staubigen Straßen. Zu den populärsten Fahrzeugen gehört der Beijing N 2020, bei uns auch als Peking-Jeep bekannt, der hier in zahlreichen zivilen und militärischen Variationen herumkurvt, erstere meist in himmelblau, letztere stets in chinesischem militärgrün. Nicht zuletzt darin manifestiert sich die starke chinesische Militärpräsenz,

die im ganzen Land zu spüren ist. Sämtliche Geschäfte und Restaurants werden von Chinesen geführt, die Tibeter scheinen im eigenen Land nur geduldet und mit billigem Bier ruhiggestellt zu werden. Lebendig geblieben ist die Religion. Die unermüdlichen Gebetsmühlen sind allgegenwärtig. In jeder Stadt findet sich ein Tempel, der der buddhistischen Religion des Lamaismus geweiht ist. Faszinierend die unterschiedliche

Physiognomie der Gläubigen, die hierher kommen, um eine der traditionellen Butterlampen anzuzünden oder zu beten. Die Innenräume dürfen meist auch von Reisenden mit anderer Religionszugehörigkeit besichtigt werden

und sind mit den verschiedensten Buddha-Statuen prächtig geschmückt, lediglich kleinere Schreine im Inneren bleiben für Andersgläubige gesperrt.



■ Nicht nur die gewaltige Natur bringt Europäer zum Staunen

Wir brummen weiter durchs Land der Bergriesen, die sich rechts und links himmelhoch türmen. Immer wieder sieht man Ruinen: Reste der Klöster, die dem Einmarsch der Chinesen 1950 zum Opfer gefallen sind. Die Luft ist ungewohnt klar, die Landschaft grau-braun und beige gefleckt: Auch ohne knallige Farben wirkt sie durch das intensive Licht äußerst beeindruckend.

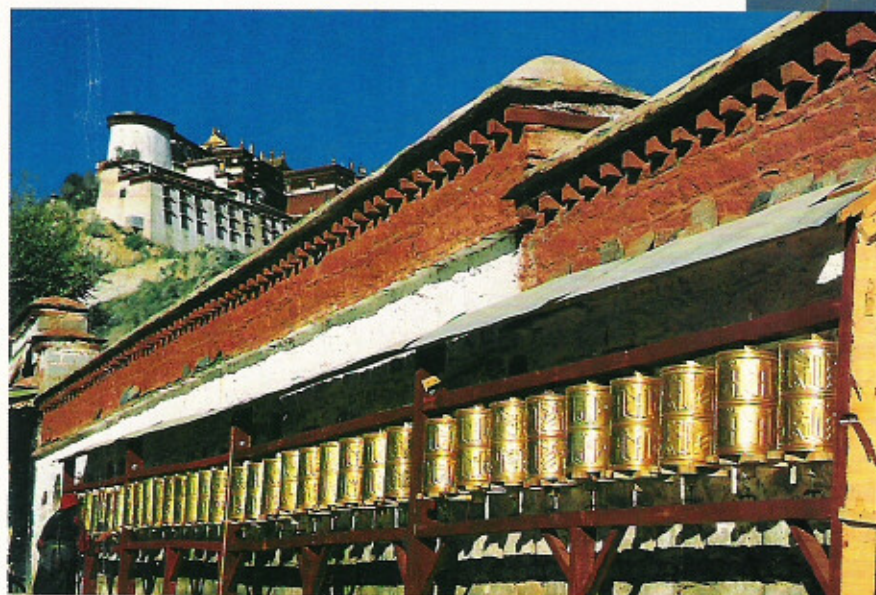
Schwierigkeiten gibt es mit unserem Fahrer, er will immer ein Hotel ansteuern, anstatt im Freien zu campen. Wie soll er auch verstehen, daß einige Europäer mitten in der Wildnis zelten wollen. Seine Landeskenntnis erweist sich jedoch häufig als unentbehrlich, da er zahlreiche nicht öffentliche Tankstellen kennt, die wir nie entdeckt hätten. Er klopft einfach an bestimmten Privathäusern, ein Fenster öffnet sich und ein Benzinschlauch kommt heraus.

Abenteuerlich wird es, als er uns zu einer Polizeikaserne chauffiert, weil wir einige Nebenstrecken im Süden, Richtung nepalesische Grenze



■ In den Stupas werden Reliquien eines Buddhas oder Heiligen aufbewahrt

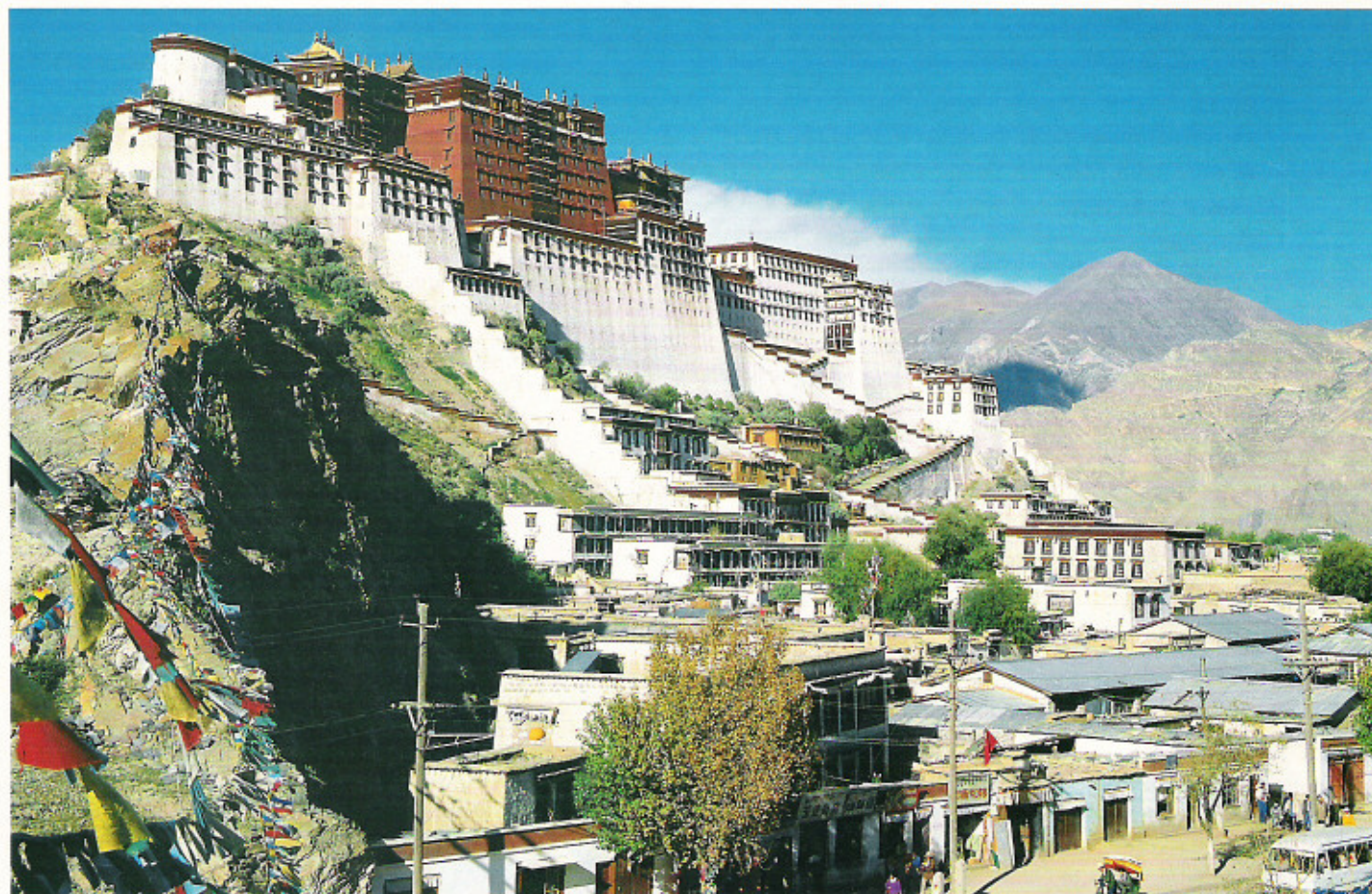
■ Die Kultur der Tibeter ist seit dem Einmarsch der Chinesen 1950 in Gefahr



fahren wollen. Dazu müssen unsere Permits kontrolliert werden. An einem Schreibtisch thront ein älterer Chinese, flankiert von zwei untergeordneten Chargen, die von ihm unterzeichnete Papiere weiterleiten. Zunächst einmal müssen wir warten. Wir tragen unseren Wunsch nach Süden zu fahren vor und zeigen unsere Papiere. Nach flüchtiger Prüfung erhalten wir sie barsch zurück, es fehle ein Permit. Wir hätten nur die Militär-, nicht aber die Polizeigenehmigung und das genüge nicht. Wir wenden ein, daß uns das Visum für diese Strecke bereits 100 Dollar gekostet



■ Der geheimnisvollen Schönheit der Tempel kann man sich nur schwer entziehen



■ Potala-Palast in Lhasa: Eintausend Räume verteilen sich auf dreizehn Stockwerke

habe, worauf er uns zu verstehen gibt, daß ihn das überhaupt nicht interessiere. Wir könnten ja nach Lhasa zurückfahren und uns beschweren! Mit einer wegweisenden Handbewegung sind wir entlassen.

Was sollen wir machen? Wir entscheiden uns für die Weiterfahrt auf der normalen Haupttroute, für die uns jetzt mehr Zeit bleibt und die auch ganz anspruchsvoll ist. Wieder rollen wir über Rüttelpisten und endlose Serpentina. Beruhigend zu wissen, daß wir über Allradantrieb verfügen, denn wenn sich hier die Schleusen des Himmels öffnen, verwandelt sich die Piste schnell in klebrigen Schlamm. Mit dem haben wir schon Bekanntschaft gemacht, als wir abseits der Piste nach einem geeigneten Platz zum Campieren suchten und in einem zauberhaften Nebental ein kleines Rinnsal queren mußten, was wegen des Schlammes ziemlich bodenlos war und nur dank der guten Geländegängigkeit unseres LandCruisers keine Probleme machte. Die Gegend muß recht fruchtbar sein, denn



■ Manche Tankstellen sind nur mit Hilfe eines Führers zu entdecken

neben der Piste tauchen immer wieder bestellte Getreidefelder auf. Gelegentlich sind auch Kühe zu sehen, in Höhen über 3.600 Meter werden Yaks zur Feldarbeit herangezogen.

Ein plötzliches Rumpeln kündigt von einer Reifenpanne. Kein Wunder, denken wir, waren doch die Pneu bereits bei der Fahrzeug-Übergabe völlig abgefahren. Glücklicherweise haben wir Vulkanisiermittel und Werkzeug dabei und können

■ Die schlechten Straßenverhältnisse fordern ihren Tribut: Reifenwechsel ist an der Tagesordnung...



■ ... ebenso wie die heillos überladenen Lastwagen im ganzen Land



der immerhin noch auf 2.400 Meter Höhe liegt. Wir sehen viele Lastenträger und Sherpas, die mit kurzen Hosen und barfuß schwere Lasten schleppen. Nach der Steinwüste freuen wir uns an dem wuchernden Grün der Vegetation, einmal mehr beeindruckt uns die extrem klare Luft, die uns die Umgebung besonders scharf wahrnehmen läßt. Nach Überschreiten der Grenze fühlen wir uns gleich viel freier und freuen uns auf das quirlige Kathmandu mit seinen farbenprächtigen Stupas.

den Schaden bald beheben. Aber woher bekommen wir die Luft zum Befüllen des Reifens? Endlich, nach drei Stunden, hält ein tibetischer Laster, nachdem einige chinesische Lastwagen achtlos vorbeigebraust sind, aus dessen Reserverad wir Luft für unseren Reifen zapfen dürfen.

Vor dem Lalung-Paß ein letzter, steiler Anstieg auf 5.050 Meter, dann ist der Zenit überschritten und es geht in endlosen Serpentine bergab nach Zhangmu, dem Grenzort an der nepalesischen Grenze,



■ Die freundlichen Tibeter sind trotz Repressalien überwiegend Anhänger des Lamaismus

**AUTO  
OFF**  
OFFROAD & ZIEHWE  
Tip

Seit der Annexion Tibets 1950/51 durch die VR China ist die politische Situation in der „autonomen Region Tibet“ gespannt. Erst 1992 wurde das Land wieder für den Tourismus geöffnet, ein Visum für die VR China muß beantragt werden. Normalerweise drei Monate gültig, kann es um weitere drei Monate verlängert werden bei der Botschaft der Republik China, Kurfürstenallee 12, 53177 Bonn, Tel. 0228/361095. Je nach Route sind Sondergenehmigungen zu beantragen. Anreise nach Lhasa über China via Peking. Nach der Ankunft in Lhasa (3650 m) sollte genug Zeit zur Akklimatisation eingeplant werden. 4x4-Mietfahrzeuge kosten etwa 100 \$ pro Tag, inklusive Benzin und Fahrer, letzterer ist ebenso wie ein Guide (etwa 30 \$ pro Tag) obligatorisch.

Literatur und Karten: 1:1 000 000 Stanford, International Map South-Central Tibet; Übersichtskarte für die Strecke Kathmandu-Lhasa mit Höhenprofilen und Angaben über Klöster, Tempel etc.; 22,80 DM; ApaPocketGuide Tibet, Lhasa-Kathmandu, 112 S., 14,80 DM; Stephan Batchelor: Der große Tibet-Führer, 470 S., 59,80 DM; Lonely Planet, Tibet, A travel survival kit, von Richard Strauss, 256 S., 25,80 DM.