

Geschrei, lautes Gestöhne, Eisengeschepper – ich bewege mich gerade mit 150 Kilo auf den Schultern langsam nach unten, als es mir plötzlich durch den Kopf schießt: »Indien«. Drei Zentner Eisen krachen auf die Ablage; Trainer Hans lässt seine flache Pranke auf meinem Brustkorb landen und fragt, was das soll. »Ich fahre mit dem Motorrad nach Indien«, keuche ich, und Hans erwidert besorgt: »Du spinnst ja!«

☆

Auf dem Landweg nach Indien

Georg Seemüller (Text) ist ein Mann von schnellen Entschlüssen. Mit drei Freunden setzte er seine Idee zielgerichtet in die Tat um. Und im Nachhinein kann er über die erlebten Abenteuer auch schon wieder schmunzeln

Fotos: Georg Seemüller, Sebastian Stadler, Joe Häckl, Thomas Fink

Nach dreimonatiger Vorbereitungszeit geht es am Nikolaustag endlich los. Noch ein kurzer Stopp bei unserem Campingausrüster, dann starten wir zu viert durch Richtung Wien. Es ist den ganzen Tag über kalt und neblig. Trotz unserer Winterausrüstung müssen wir jede Stunde eine Pause einlegen. Endlich erreichen wir Neudorf an der ungarischen Grenze. Der Wirt im »Neudorfer Hof« beäugt uns misstrauisch. Als wir ihm dann noch erklären,

unser dreieckiges Gepäck samt Reservereifen mit ins Zimmer nehmen zu wollen, ist es ganz vorbei mit der Gastfreundlichkeit. Er kommandiert herum und überwacht jeden Handgriff mit Argusaugen. Auch unsere Reise hält er für schlichtweg unmöglich. Sollten wir es wirklich schaffen, in den Karpaten nicht zu erfrieren, würden wir spätestens in Bulgarien von der Russenmafia ausgeraubt werden. Schöne Aussichten! Ein hervorragendes Essen versöhnt uns dann allerdings wieder.



Türme des Schweigens nahe der Wüstenstadt Yazd (Iran), auf denen die Zarathustrier früher ihre Toten den Geiern zum Fraß überließen (l.). Große Militärparade in New Delhi hoch zu Kamel (ganz o.). Fünf Zentner Kawa im Schwemmland des Indus-Tales.

Da wir beschlossen haben, uns erst ab dem Iran mit Land und Leuten näher zu beschäftigen, geht die Reise zügig über Ungarn nach Rumänien weiter. Je tiefer wir nach Osten vordringen, umso dreckiger werden die Straßen, und rubende osteuropäische Lastwagen sind unsere ständigen Begleiter. Bei unseren Pausen in den Ortschaften kommen immer wieder Rumänen auf uns zu und fragen freundlich, wohin denn die Reise führt. Wenn wir wahrheitsgetreu mit »Indien« antworten, schütteln sie nur ungläubig den Kopf.

Kurz vor Bukarest werden

wir an einem Lkw-Rastplatz unter vorgehaltener Pistole darauf aufmerksam gemacht, dass Wildpinkeln nicht erlaubt ist. Am Nachmittag quälen wir uns durch die Hauptstadt und quartieren uns nahe der Donau in der Grenzstadt Giurgiu ein. Die sichere Unterbringung der Motorräder in einer nahe gelegenen Baustelle kostet uns eine Flasche Jack Daniel's und eine Schachtel Camel.

Bulgarien bleibt uns als teurer Spaß in Erinnerung. Für das Vorbeifahren an der Auto-schlange zur Grenze müssen wir 30 Mark locker machen, um anschließend nicht weniger

Bulgarien bleibt uns als teurer Spaß in Erinnerung

als 100 Mark für ein eintägiges Transitvisum zu bezahlen. Als wir fünf Kilometer weiter zügig an einer Polizeistreife vorbeifahren, verfolgt uns der Ordnungshüter mit Blaulicht und Sirene, zwingt uns zum Anhalten, steigt aus, zieht seinen Revolver und schreit wutentbrannt: »Don't stop police.« Die Lage entspannt sich nur langsam, und letztendlich können wir um 400 Deutsche Mark erleichtert und ohne Quittung weiterfahren.

Am Abend treffen wir bei angenehmen Temperaturen im türkischen Edirne ein und können die nächsten 250 Kilometer ohne wärmende Regenkombi zurücklegen. Wir überqueren die Bosphorus-Brücke und steuern den Istanbul Hauptbahnhof an, um die erste »Reiseratssitzung« einzuberufen. Wir entscheiden uns mit 3 : 1 Stimmen, die Rei-

se bis Erzurum mit dem Zug fortzusetzen.

Die Motorräder werden zuerst sehr zur Erheiterung der Bahnarbeiter gewogen und dann in einen Viehwaggon verladen, der ganz hinten am Zug hängt. Wir verbringen die 37-stündige Fahrt mit Teetrinken, Lesen und dem Fotografieren der Landschaft. An Schlaf ist bei dem Gehopse ohnehin nicht zu denken.

Je weiter wir ins osttürkische Hochland vordringen, desto stärker wird die Militärpräsenz. Bis 1964 waren Osten und Südosten militärisches

Wasserstelle der Nomaden in der pakistanischen Wüste Thar (r.). Grandiose Ausichten in den Ausläufern des Himalayagebirges (u.). Das Bild des iranischen Revolutionsführers »Ayatollah Khomeini« ist allgegenwärtig.



Sperrgebiet und für Touristen nicht zugänglich. Danach entspannte sich die Lage. Die Soldaten warnen uns davor, nachts zu reisen oder im Freien zu übernachten.

Mit dem Erreichen des ostanatolischen Hochlandes wird es zu unserem Entsetzen immer kälter. In Erzurum ist bereits eine dichte Schneedecke vorhanden, und die Temperatur liegt bei minus zehn Grad. Durch die wilde Zufahrt sind bei den Motorrädern Blinker, Verkleidungsteile und Hauptständer gebrochen, und eine Maschine will bei der Kälte nicht mehr anspringen. In einem Hotel mit Tiefgarage kön-

nen wir die Schäden in Ruhe reparieren.

Am nächsten Tag wird uns unser gesamtes fahrerisches Können abverlangt. Die Transitstrecke Richtung Iran ist zwar geräumt, aber vollständig vereist, so dass wir teilweise nur noch im Schritt-Tempo mit beiden Füßen am Boden dahinschlittern. Mit viel Glück und Geschick bewältigen wir den 2315 Meter hohen Sacgecidi-Pass, ohne zu stürzen. Auf der Passhöhe zeigt das Thermometer minus 20 Grad an. Wir überlegen, ob es überhaupt noch Sinn macht weiterzufahren, doch plötzlich reißt der Himmel auf, und auch die

Straßenverhältnisse bessern sich schnell. Praktisch als Lohn für die Strapazen erleben wir kurz vor Dogubayazit einen phantastischen Blick auf den 5165 Meter hohen Ararat, auf dessen Gipfel die Arche Noah gestrandet sein soll.

In Dogubayazit übernach-

Mit beiden Füßen am Boden schlittern wir dahin

ten wir im Isfahan Oteli, dessen junger Manager sich sofort um einen sicheren Parkplatz für die Maschinen kümmert. Bevor wir am nächsten Vormittag Richtung Iran aufbrechen, besuchen wir noch den Ishak Pasa Sarayi. Die prächtige Palastanlage liegt auf einem 2000 Meter hohen Felsplateau, etwa sechs Kilometer südöstlich von Dogubayazit. Der Architekt des eigenwilligen Komplexes aus dem 18. Jahrhundert hat sich offensichtlich von verschiedenen Stilrichtungen inspirieren lassen. Wir genießen den Blick hinunter auf die alte Seidenstraße und fahren dann auf

der autobahnähnlich ausgebauten Trasse zur iranischen Grenze.

Zunächst einmal heißt es warten, da vor uns drei iranische Busse und ihre Insassen mit äußerster Präzision von den Zöllnern durchsucht werden. Bis wir endlich an die Reihe kommen, ist es fast dunkel. Der Papierkram ist schnell erledigt, und unser Gepäck wird nur oberflächlich durchsucht. Wir wechseln noch schnell Geld und fahren dann schleunigst zur nächstgelegenen Stadt Maku.

Im Hotel angekommen, dürfen wir zu unserer großen Verblüffung die Motorräder durch

die Eingangshalle ins Restaurant schieben. Damit ist ein Großteil unserer Vorurteile und Ängste gegenüber dem Gottesstaat über Bord geworfen. Zum Abendessen gibt es dann Rindfleischspieß mit Reis und den in ganz Asien beliebten cay (Tee). Interessante Gespräche mit den anderen Hotelgästen drehen sich in erster Linie um die westlichen Lebensgewohnheiten.

Eine kurze Nacht später geht die Reise durch das zentraliranische Hochplateau weiter über Tabriz und Zangan nach Kashan, das am Rande der Salzwüste liegt. Es ist nach wie vor sehr kalt. Die Transit-

Windbeutel vom Zuckerbäcker im Bazar

strecke ist sehr gut ausgebaut, und wir kommen ohne Probleme voran. Entgegenkommende Fahrzeuge machen uns mit der Lichthupe darauf aufmerksam, dass am helllichten Tag keine Beleuchtung notwendig ist. Für den europäischen Sicherheitsstandard haben die Iraner nur wenig Verständnis.

An den Straßenrändern tauchen immer wieder Schrauberwerkstätten auf, wo auch die Ölwechsel an den Lkws durchgeführt werden. Entsprechen-

de Altölbehälter können wir nicht ausmachen. Es wird einfach die Ablass-Schraube aufgedreht, das Altöl versickert im Untergrund. Bei einem Benzinpreis von wenigen Pfennig pro Liter fällt es natürlich niemandem ein, mit Treibstoffen und Ölen sorgsam umzugehen.

Unser nächstes großes Ziel ist Esfahan, eine Oasenstadt in einem weiten Tal an den östlichen Hängen des Zagrosgebirges und Muss für jeden Iran-Reisenden. Trotz 1570 Meter ü. Meereshöhe ist das Klima mild. Nach der Einquar-

Abendstimmung im iranischen Zagrosgebirge (r.).

Treiben im Bazar von Esfahan/Iran (u.). Vom Motorrad aufs Kamel: Die Wüstenschiffe ermöglichen stressfreie Abstecher in abgelegene Wüstengebiete.



tierung im Hotel Iran besichtigen wir sofort den Meydan-e-Emam. Dieser Platz im Zentrum ist einer der größten und beeindruckendsten der Welt. Er misst 512 x 160 Meter und ist damit sieben Mal so groß wie der Markus-Platz in Venedig. Ebenfalls unvergessen wird uns die Masjed-e-Shah-Moschee bleiben. Das Meisterwerk der islamischen Baukunst wurde in den Jahren 1612 bis 1630 erbaut. Herrliche Mosaikarbeiten zieren Portale, Gebetshallen, Kuppeln, Minarette und Arkaden.

In den kommenden Tagen tauchen wir immer wieder in die Bazare ein und beobachten

das Treiben der Menschen. Die Bazare von Esfahan sind berühmt für ihre Größe und architektonische Gestaltung. Am Abend suchen wir oft die Zuckerbäcker auf, bei denen es hervorragende Backwaren zu kaufen gibt, z. B. exzellente kleine Windbeutel. Später geht's zur romantisch beleuchteten Brücke Pol-e-Xaju, wo man beim Brückenwirt eine Wasserpfeife rauchen kann.

Wir würden gerne noch bleiben, aber das zweiwöchige Transitvisum treibt uns weiter zur zwischen Salz- und Sandwüste gelegenen Stadt Yazd, einst Hochburg der Zarathustrier. Auf den Hügeln außer-

halb der Stadt stehen mehrere »Türme des Schweigens«, auf denen sie früher ihre Toten den Geiern zum Fraß überließen. Seit 50 Jahren wurde hier jedoch niemand mehr bestattet.

Je weiter wir in den Iran vordringen, umso mehr fallen wir mit unseren Motorrädern

»Stille Nacht« und Bescherung am Rand der Wüste

und unserer Bekleidung auf. Besonders Kinder und Jugendliche gehen auf uns zu und fragen uns, ohne auch nur einmal Luft zu holen, Löcher in den Bauch. Am Heiligen Abend gönnen wir uns im besten Hotel der Stadt Kerman am Rande der Wüste Lut ein Roastbeef, gehen dann auf das Hotelzimmer und singen »Stille Nacht«. Danach gibt es eine kleine Bescherung und noch ein paar Windbeutel.

Am ersten Weihnachtsfeiertag geht's weiter. Nach 200 Kilometern taucht die mittelalterliche Stadt Bam mit ihrem mächtigen Wall aus der Saisidenzeit im Sand der Wüste

Lut auf. Nicht umsonst wird Bam auch als Geisterstadt bezeichnet. Ihre Bewohner verließen die Anlage vor 180 Jahren. Burg und Ruinen der Altstadt nehmen ein Areal von etwa zwanzig Hektar ein. Wir besichtigen die Stadtreste und besteigen am Abend den Burgturm, der uns einen herrlichen Blick über den Komplex und die gesamte Oase eröffnet.

Trotz guter Vorbereitung ereilt uns dann am nächsten Vormittag die erste große Panne. Das Hinterachslager an Joes KLR frisst fest. Bis er es merkt, haben sich alle möglichen Fahrwerksteile in der Schwinde verkeilt. Wir halten

an einem Militärposten und versuchen zuerst einen Lkw zu stoppen, der uns zur nächsten Stadt bringen soll. Doch die Fahrzeuge sind alle bis obenhin beladen, so dass wir nach zweistündiger Reparatur die Kawasaki selbst abschleppen – ein nicht ganz ungefährliches Unterfangen. Dank der Improvisationskunst der Iraner in der Grenzstadt Zahedan und dreier neuer Kugellager kriegen wir die Kawa wieder flott.

Vor uns liegt die pakistanische Grenze und die gefährlichste Region unserer Reise. Belutschistan gilt als eines der unerforschtesten und men-

schenfeindlichsten Gebiete unserer Erde. Einheimische, Lkw- und Rotel-Busfahrer haben uns schon vor der Strecke entlang der afghanischen Grenze gewarnt. Am Grenzposten warten wir erst einmal fünf Stunden, bis der Beamte seine Zeitung gelesen und ganz ausgiebig gefrühstückt hat.

Überhaupt ist der Übergang vom Iran nach Pakistan wie ein Schritt in eine andere Welt. Wir müssen uns an den Linksverkehr gewöhnen, die Straßen werden einspurig und löchrig wie ein Schweizer Käse. Auch der Verkehr wird zusehends schwieriger und gefährlicher. Ich bin froh über meinen selbst geschweißten Rammschutz, der Beschädigungen am Motorblock verhindert.

Wir durchqueren die ersten 400 Kilometer in Belutschistan im Eiltempo, ohne auch nur einmal anzuhalten oder uns umzusehen. Zu oft hat es hier schon schwere Überfälle, ja sogar Tote durch unberechenbare Schmugglerbanden gegeben. In diesem Teil Belutschistans ist ein Menschenleben keinen Pfifferling wert. Die Straße ist oft von Sand verweht, ausgetrocknete Salzseen tauchen auf und verschwinden wieder, und ein Blick auf die Chagai-Hills ruft

Auch an diesem Tag keine Probleme, bis ...

einem ständig ins Gedächtnis, wie nahe wir doch dem vom grausamen Taliban-Regime beherrschten Afghanistan sind. Doch wir erreichen ungehindert die Zwischenstation Dalbandin, wo wir übernachten und am nächsten Tag geschmuggeltes Benzin aus Ka-



nistern tanken. Es sind jetzt nochmal zirka 330 Kilometer bis nach Quetta, der Hauptstadt Belutschistans.

Auch an diesem Tag läuft alles ohne Probleme, bis sich Tom auf der teilweise spiegelglatten Fahrbahn verbremst, stürzt und dahinschlittert. Außer Schürfwunden und Prellungen ist ihm nichts passiert, doch als er das Motorrad wieder aufstellt, tropft Öl aus einem Loch im Zylinderkopfdeckel. Die Warnungen vor Überfällen im Nacken, bauen wir fieberhaft den Deckel ab, befreien die Ventile mit Kontaktspray vom Dreck, montieren neue Dichtung und Ersatzdeckel, den Tom vorausschauend mitgenommen hat. Tom drückt auf den Anlasser, die Kuh läuft wieder, und wir machen uns aus dem Staub. Kurz vor Quetta platzt mir noch ein Kühlerschlauch, doch auch hier haben wir einen entsprechenden Ersatz dabei.

In Quetta angekommen, er-

öffnen sich uns mit aller Härte die katastrophalen Verhältnisse in Pakistan. Müll, Abwässer und Fäkalien landen auf der Straße, die Leute sind brutal arm. Das Essen wird schärfer und schärfer und entspricht bei weitem nicht mehr der Qualität von europäischer oder iranischer Kost. Die Zimmer und Betten in unserem Hotel Muslim sind so verdreckt, dass wir lieber auf unsere Matten und Schlafsäcke zurückgreifen.

Die Frauen in Pakistan sind etwas freizügiger und farbiger gekleidet als im benachbarten Iran. Die Männer erscheinen uns oft sehr aufdringlich, bisweilen sogar lästig. Sie wahren gegenüber Touristen keine Distanz und begutachten unsere Kleidung und die Motorräder nicht nur mit den Augen. Sobald wir in der Stadt stehenbleiben, bilden sich Menschentrauben um uns, die den Verkehr lahmlegen. Polizisten bitten uns dann, möglichst schnell weiterzufahren.

In den kommenden Tagen lassen wir uns von den Motorrikschas in der Stadt herumfahren, tätigen Einkäufe, gehen zu einem schielenden Friseur, der sich über unsere kurzen Haare entsetzt, und wechseln Geld. Anschließend besorgen wir uns auf dem Schwarzmarkt eine Flasche Whisky und feiern

Sukkur ist die dreckigste Stadt, die wir auf unseren weiten Reisen je gesehen haben. Müll, Tier- und Menschenfäkalien liegen auf den Straßen. Gehwege, Wände, Hauseingänge und Treppen sind mit dem blutrot gefärbten Speichel, der durch das weitverbreitete Kauen der Betelnuss entsteht, vollgespuckt. Ent-

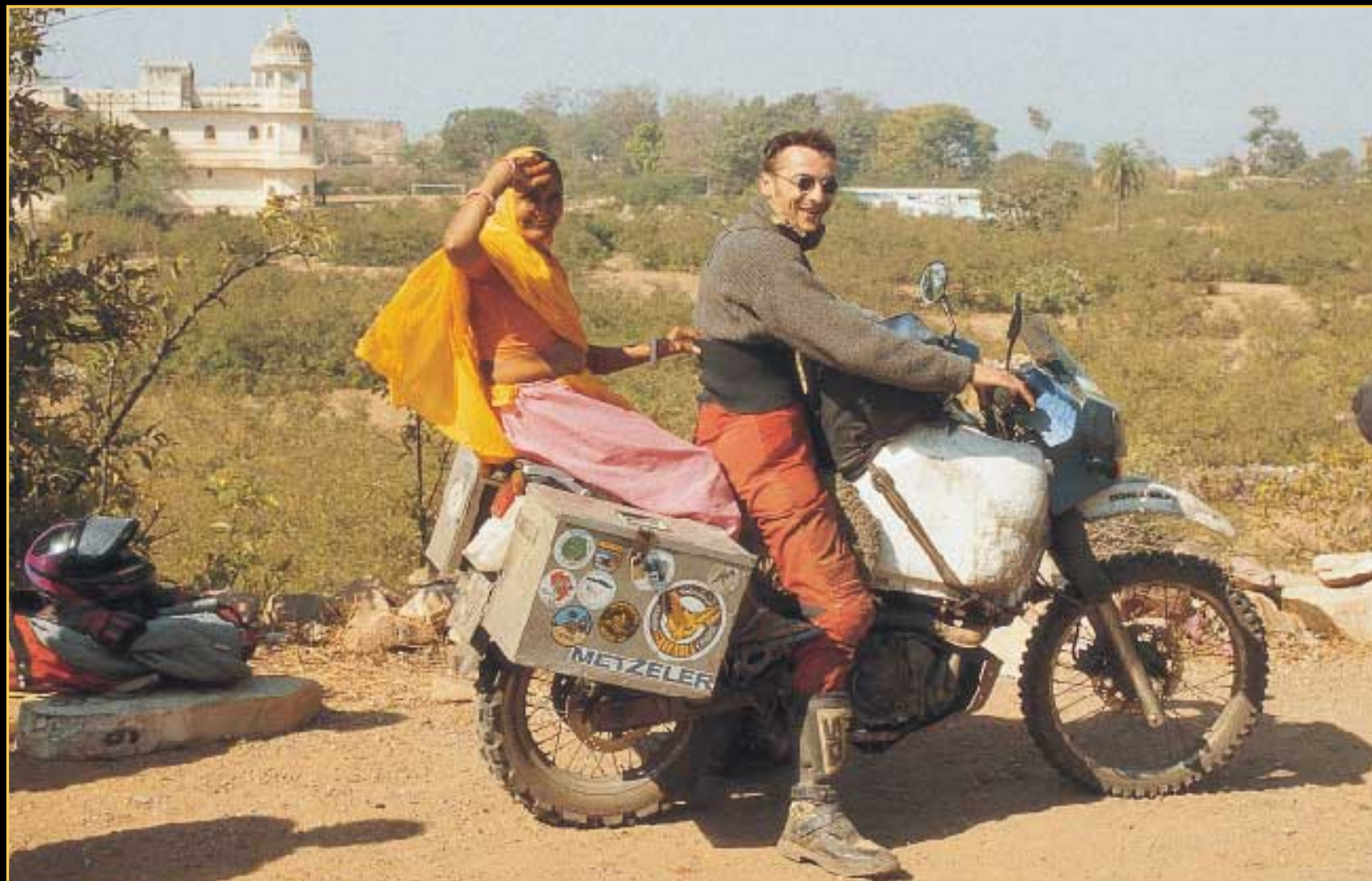
Mit dem Morgengrauen fahren wir zu der etwa 35 Kilometer südlich gelegenen Festung von Kot Diji. Vorbei an schönen Palmenplantagen im fruchtbaren Indus-Gebiet kommen wir auf den spiegelglatten und verkehrsreichen Straßen nur langsam voran. Kot Diji ist die älteste befestigte Siedlung auf dem südasiati-

Eisenspitzen bewehrt, die es Kriegselefanten unmöglich machen, die massiven Tore einzudrücken.

Nach einer ausgiebigen Besichtigung kehren wir nach Sukkur zurück, wechseln nach 7000 gefahrenen Kilometern noch das Motorenöl und beobachten dann am Abend von einem gemieteten Fischerboot

Die Weiterfahrt ist nur noch mit Polizeischutz zulässig

Mit viel Überredungskunst konnten wir eine neugierige Inderin zur Probefahrt auf das Motorrad locken (r.). Ausladen der Motorräder aus einem Viehwaggon im kalten Erzurum (Kurdistan, l. o.). Bei klirrender Kälte (-20 Grad) ein fantastischer Blick auf den 5156 Meter hohen Ararat.



im Hotelzimmer Sylvester.

Wir verlassen Quetta durch die Schluchten und über die Pässe des Brahui-Rang-Gebirges in Richtung Sukkur zur Indus-Ebene. Am Morgen wird es zum letzten Mal auf dieser Reise richtig kalt. In Sukkur quälen wir uns auf der Suche nach einem passenden Hotel stundenlang durch enge Gassen, verstopfte Straßen und stinkende Stadtviertel.

lang der Häuserreihen befinden sich Straßenstände, an denen geschlachtet, gekocht und gebraten wird. Zwischen den Ständen liegen Bettler, die sich von den Essensresten ernähren. Der Zustand und die Verfassung dieser Menschen ist teilweise so schlimm, dass wir uns nicht vorstellen können, wie ein Leben unter diesen Umständen überhaupt möglich ist.

Der Kontinent. Die Festung der Talpur-Emire erhebt sich markant und uneinnehmbar wirkend auf einem Felsausläufer über der kahlen Landschaft. Die weitgehend intakten Mauern flößen bei einer Höhe von 15 Metern und 2,75 Meter Dicke wohl auch heute noch jedem Besucher Achtung ein. Die drei hintereinander liegenden Tore sind mit kräftigen, 15 Zentimeter langen

aus den Sonnenuntergang über dem Indus.

In der Nacht zeigen sich dann die ersten Auswirkungen des schlechten Essens. Beinahe gleichzeitig hat jeder von uns mit Erbrechen und Dauerdurchfall zu kämpfen. Dieser Zustand zieht sich mehr oder weniger durch den ganzen Urlaub und kostet jeden von uns an die zehn Kilo Körpergewicht.

Als wir am nächsten Morgen weiterfahren wollen, kommt vom Hotelbesitzer die Anweisung, dass dies nur unter Polizeischutz zulässig sei. Doch da die Polizeibeamten nach zwei Stunden immer noch nicht aufgetaucht sind, machen wir uns allein aus dem Staub.

Wer als Motorradfahrer auf Pakistans Straßen unterwegs ist, braucht den Überlebens-

instinkt einer Ratte im Abflussrohr. Wir werden allein auf der Tagesstrecke nach Khanpur zimal von entgegenkommenden und überholenden Lkws von der Straße gedrängt bzw. von schneller fahrenden Bussen von hinten gerammt. Um zumindest für einen Tag dem Verkehr zu entkommen, bie-

Von der Straße gedrängt, von hinten gerammt

gen wir in Ahmadpur East nach Süden ab und fahren durch die Cholestan-Wüste zum 32 Kilometer entfernten Fort Derawar, wo die Herrscher von Bahawalpur für Generationen lebten und auch ihre Grabstätten liegen.

Nach der Besichtigung des Forts und der nahegelegenen Perlenmoschee kommen wir in der Wüste an einem Brunnen vorbei, an dem gerade eine Kamelherde getränkt wird. Schnell geraten wir mit den Nomaden in ein Gespräch über die Preise von Kamelen und Motorrädern. Nur als Wast mühsam unseren Wasserkanister mit dem Katadyn-Filter vollpumpt, schaut der Anführer recht verdutzt, nimmt den Kanister, taucht ihn direkt ins Wasser und meint: »So ist er doch viel schneller voll.«

Über Bahawalpur soll es weitergehen nach Lahore. Doch 18 Kilometer hinter Okara müssen wir wieder dorthin zurückkehren, da sich das Getriebe von Wasts Maschine fast nicht mehr schalten lässt. Am nächsten Tag entschließen wir uns trotz des schlimmen Verkehrs, die GS abzuschleppen. Um das Gewicht zu mindern, übernehmen Joe und ich das Gepäck. Während Joe vorausfährt, hat Tom den Wast im

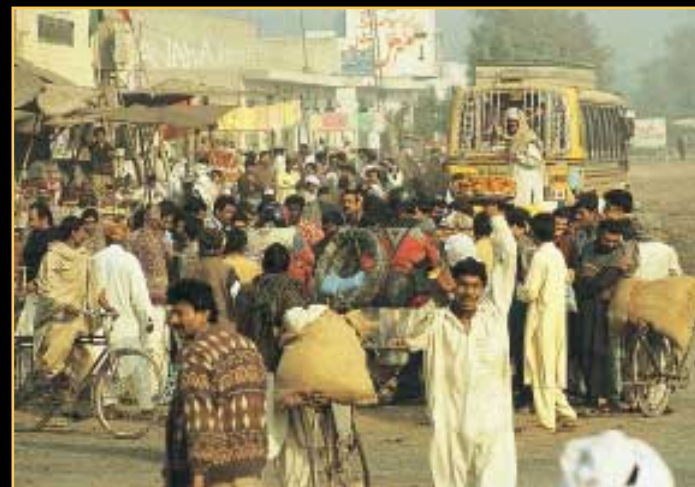
Schlepptau, und ich versuche das Gespann von hinten zu sichern.

Das funktioniert ganz gut, bis wir in Bhai Pheru in eine Massendemonstration geraten. Brennende Reifen liegen auf der Straße. Es scheint kein Durchkommen möglich. Doch Joe lässt sich nicht beirren und fährt einfach auf die Menge los. Und tatsächlich, die Menschen springen auseinander, und Joe, Tom und Wast fahren ungehindert durch.

Für mich reicht der Überraschungseffekt jedoch nicht mehr aus, ich spüre einen Schlag und fast gleichzeitig einen stechenden Schmerz am

ein, als wie ein wild gewordener Affe loszuschreien. Die Pakistani sind irritiert, ich nutze diese Schrecksekunde, reiße das Motorrad in die Höhe, springe schnell auf und flüchte über eine Seitengasse. Mir fällt ein ganzer Felsbrocken vom Herzen.

Wir nisten uns in Lahore im Lahore Hotel ein. Die Maschine geben wir in der Mopedwerkstatt im Kellergeschoss des Hotels ab. Die Mechaniker haben den Fehler schnell gefunden, das Getriebeausgangslager ist zerstört, und einige Bruchstücke haben weitere Lager unbrauchbar gemacht. In fünf Tagen wird das



linken Oberarm. Hunderte Hände greifen nach mir, und ehe ich mich versehe, liege ich mit der voll bepackten Kawa im Straßendreck. Panik kommt in mir auf. In meiner Not fällt mir nichts Besseres

Getriebe wieder laufen, sagen die Mopedtüftler, und wir überlassen die BMW ihrem Schicksal, da wir den brachialen Reparaturmethoden der pakistanischen Mechaniker ohnehin nicht zusehen können.



Exotische Verkehrsteilnehmer auf den Straßen Indiens (l. o.). Sobald wir stehenbleiben, gibt's einen Menschenauflauf (l. u., in Quetta/Belutschistan).

Wir sind ganz froh, die nächsten Tage nicht fahren zu müssen, denn in Lahore gibt es viel zu sehen. Wir besichtigen die Badshahi-Moschee, das Lahore-Fort, die Goldene Moschee und die Wazir-Khan-Moschee, das Alamgiri-Tor und das Lahore-Museum, in dem sogar ein Stück von der Berliner Mauer ausgestellt ist.

Nachdem die Mechaniker die BMW mit einem Riesenhämmer zusammengebaut haben, starten wir zur pakistansisch-indischen Grenze. Entgegen unseren Befürchtungen herrscht kaum Verkehr. Zu unserer Verblüffung fährt kein Lkw über die Grenze. Sämtliche Waren werden vor der Grenze ausgeladen, von Trägern genau bis zur Grenze befördert, dort an Träger des anderen Landes übergeben und wieder verladen.

Die Grenzbeamten durchsuchen unser Gepäck peinlich genau nach Drogen und überprüfen sogar den Reifendruck der Motorräder, um sicherzustellen, dass hier nichts versteckt ist. Auch die mitgeführten Messer können wir erst nach zähen Verhandlungen mitnehmen. Ansonsten sind sie aber sehr freundlich. Nach drei Stunden können wir endlich über die Grenze und fahren schnurstracks nach Amritsar, der Stadt der Sikhs im Bundesstaat Punjab.

Wir verbringen die Nacht im Hotel Shiraz fast ohne Schlaf, da es von Mäusen nur so wimmelt. Am Morgen ist frühes Aufstehen angesagt, um rechtzeitig zum Goldenen Tempel zu kommen. Er ist nach dem Taj Mahal das wohl bekannteste Bauwerk Indiens. Mehr noch als die perfekte architektonische Gestaltung inmitten des Teichs »Nektar der Unsterblichkeit« ist es eine Aura des Geheimnisvollen, die seinen Ruf begründet.

Hierzu hat sicherlich auch die völlige Abschottung Am-

ritsars in den achtziger Jahren beigetragen, als das oberste Heiligtum der Sikhs zum Zentrum des Kampfes radikaler Fundamentalisten für einen eigenen Staat Khalistan wurde. Seit sich Anfang der neunziger Jahre die Lage leicht entspannt hat, dürfen auch westliche Touristen wieder nach Amritsar reisen.

Uns zieht es jetzt unaufhaltsam zu den Ausläufern des Himalaya. Die Strecke führt uns zuerst Richtung Delhi nach Ambala. Etwa 60 Kilometer vor Rishikesh wird es bergig. Wir genießen die Fahrt über die bewaldeten Hänge und freuen uns über das geringe Verkehrsaufkommen.

In Rishikesh fahren wir auf

Im Zimmer wimmelt es nur so von Mäusen

einer kleinen Hängebrücke über den Ganges und erreichen so das Green Hotel im Stadtteil Muni-Ki-Reti. Der Geist der sechziger Jahre, als hier die Beatles und viele andere von ihrem Guru Maharishi Mahesh Yogi in die Welt östlicher Spiritualität eingeführt wurden, ist auch heute noch sehr präsent in Rishikesh.

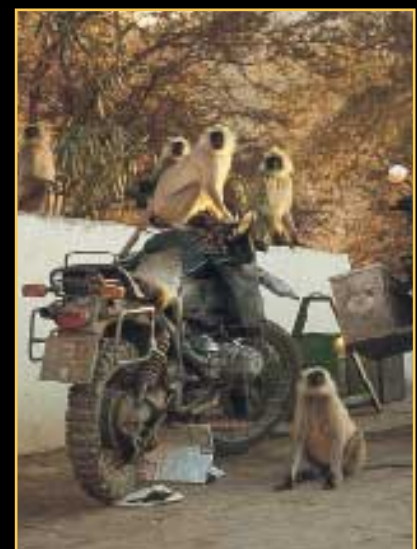
Da wir keine Lust auf Guru-Bekanntschaften haben, fahren wir am nächsten Tag am Ganges entlang bis Uttar Kashi. Auf den Pässen sehen wir in der Ferne immer wieder die schneebedeckten Gipfel der Achttausender. Am zweiten Tag mache ich mit Joe einen Abstecher nach Mussorie. Wir fahren mit der Seilbahn auf den Gun Hill, um einen Blick auf das höchste Gebirge der Welt zu werfen. Doch die Gipfel der Bergriesen liegen hinter einer dichten Wolkendecke.

Anschließend besuchen wir das etwa fünf Kilometer außerhalb der Stadt gelegene Ti-

betan Refugee Centre im Happy Valley. Bunte Gebetsfahnen, eine Stupa und ein kleiner, am Hang gelegener Tempel erinnern an die Zeiten, als hier nach der Flucht aus ihrem Heimatland noch viel mehr Tibetaner lebten. Die anwesenden Tibetaner erweisen sich als äußerst freundlich und erzählen uns interessante Geschichten aus ihrem Leben.

Am Morgen des 19. Januar brechen wir dann endlich zu unserer letzten Tagesetappe nach Neu-Delhi auf. Und wieder einmal sind es die bayerischen Qualitätsmotorräder, die den Dienst am Fahrer verweigern. Bei Wasts Maschine ist der Anker kaputt, und wir

Ein Gefühl von Freiheit in der iranischen Wüste Lut (l.). Indische Affenherde inspiziert Deutsche Motorradtechnik (u.)...



müssen bereits vor der Abfahrt einen neuen einbauen. Bei Toms BMW reißt nach etwa 100 Kilometern die Vergasermembran und muss ebenfalls ausgetauscht werden. Komischerweise regnet es auch noch, und der Straßenbelag verwandelt sich in eine schmierige Rutschbahn.

Bei unserer Ankunft in Neu-Delhi suchen wir sofort das in allen Reiseführern hoch gepriesene Sunny's Guest

House auf, wo wir zwar wirklich auf viele Traveller treffen, die Übernachtungsverhältnisse aber, mit Verlaub, unter aller Kanone sind.

Unsere letzten Tage sind angebrochen. Wir tauchen in das verrückte, aber auch schöne Chaos von Delhi ein, gehen einkaufen, zahlen sehr zum Vergnügen der Einheimischen Strafe, da wir 50 Meter ohne Helm gefahren sind, und schlagen uns volle zwei Tage

Verrücktes, aber auch schönes Chaos in Delhi

wegen des Rücktransports der Motorräder mit den Behörden herum. Kurz vor unserem eigenen Rückflug bleibt uns schließlich nichts anderes übrig, als die Motorräder bei einem Packer der Fluggesellschaft stehenzulassen.

Während des siebenstündigen Rückfluges gleiten unsere Gedanken nochmals zu einer phantastischen, aber teilweise auch sehr schwierigen Reise zurück. Unsere nächste Tour wird wohl vorerst wieder auf dem Landweg in den Bayerischen Wald führen.



Gaukler und Schlangenschwörer finden sich an allen touristischen Orten in Indien.

Eine umfangreiche Dokumentation für jedes durchfahrene Land würde an diesem Platz unsere Möglichkeiten sprengen. Mehr Informationen können Sie im Internet unter www.tourenfahrer.de abfragen.

Ungarn

Reisezeit: am besten März bis Oktober. Durchreise nach Rumänien entlang der Donau meist auch im Winter kein größeres Problem. Papiere: kein Visumzwang; gültiger Reisepass bzw. Personalausweis, Führerschein, Kraftfahrzeugschein und Internationale Versicherungskarte; ovales Nationalitätenkennzeichen aufkleben.

Geld: Kreditkarten nur in größeren Hotels, Restaurants, Touristen-Läden.

Treibstoff: kein Problem.

Straßen: i. A. in Ordnung.

Unterkunft/Verpflegung:

Die Hotels sind klassifiziert; über 200 Campingplätze, preiswert, aber oft einfach. Wildes Zelten untersagt.

Literatur: »Ungarn«, Baedeker Reiseführer mit Reisekarte 1 : 750.000, 1995; ADAC-Campingführer, Band 2: Südeuropa.

Rumänien

Reisezeit: Mai und Juni am angenehmsten, allerdings könnten noch Pässe verschneit sein.

Papiere: Reisepass muss 6 Monate gültig sein. Transitvisum für 35 Mark direkt an der Grenze. Führerschein, Fahrzeugschein, Internationale Grüne Versicherungskarte. Auslandsrankenversicherung sowie Schutzbrief werden dringend empfohlen.

Geld: Tankstellen der Transitstrecke nehmen DM. In größeren Hotels und einigen Restaurants Kreditkarten.

Treibstoff: flächendeckend, doch nicht überall bleifrei; besonders in ländlichen Gegenden noch 76 Oktan.

Straßen: insgesamt schlechter Zustand; zahlreiche Gefahren (z. B. unbeleuchtete Baustellen und Pferdefuhrwerke, Tiere); möglichst keine Nachtfahrten.

Unterkunft: Hotel-Angebot nicht üppig, Preise auf Westniveau, aber in keinem Verhältnis zu Service und Hygiene; ca. 150 Campingplätze in meist schlechtem Zustand; wildes Zelten offiziell verboten. Verpflegung in privaten Läden gesichert.

Karten/Literatur: Euro-Länderkarte Rumänien, RV-Verlag, 1 : 800.000; ADAC-Karte 1 : 500.000. »Reiseland Rumänien«, AragonVerlag, 1996.

Bulgarien

Reisezeit: für Durchquerung am besten Mai und Juni, oft sehr heiße Sommer und Massenbetrieb an der Schwarzmeerküste.

Papiere: gültiger Reisepass, Transitvisum an der Grenze ca. 100 Mark, weitere Papiere: siehe Rumänien.

Geld: Ein- und Ausfuhr des Lew ist verboten, es empfiehlt sich Bargeld in DM oder Dollar, Kreditkarten nur in Firstclass-Hotels. Vorsicht beim Schwarztausch, 100-%iger Betrug!

Treibstoff: ausreichend Tankstellen.

Straßen: relativ gut ausgebaut, ca. 300 km Autobahnen. Pass der Republik im Balkengebirge auch im Winter befahrbar. Nebenstraßen haben oft Schotterbelag.

Unterkunft/Verpflegung: Angebot größer denn je, alle Kategorien. Die meisten Campingplätze gibt es an der Schwarzmeerküste, wildes Zelten ist verboten.

Fast alle Lebensmittel in den Läden kommen aus dem Westen. Samstags gute Bauernmärkte.

Karten: Shell-Eurokarte Bulgarien, alles in Latein beschriftet, sämtliche größeren Ortschaften zusätzlich in Kyrillisch, 1 : 750.000.

Literatur: »Bulgarien Handbuch«, Reise Know-How Verlag, 1995.

Türkei

Reisezeit: Auf Grund der kalten Winter in der Osttürkei sollte eine Durchquerung spätestens Ende Oktober erfolgen.

Papiere: für einen Aufenthalt unter 3 Monaten lediglich gültiger Reisepass. Bei der Einreise muss Formular mit verschiedenen Angaben zum Fahrzeug ausgefüllt werden. Aufbewahren bis zur Ausreise! Die Int. Grüne Versicherungskarte muss auch für den asiatischen Teil gültig sein. An der Grenze kann auch eine Zusatzversicherung abgeschlossen werden.

Geld: Travellerschecks und Kreditkarten der bekannten Gesellschaften werden in der Regel anstandslos angenommen. Geldtauschen auf dem Schwarzmarkt ist verboten.

Treibstoff: sichere Versorgung.

Straßen/Eisenbahn: Hauptverkehrsstraßen gut asphaltiert. In Bergregionen oft Schotterpisten. Nebenstrecken weniger gut, dafür landschaftlich schöner. Achtung, viele Ölschichten von Lkws!

Die Eisenbahnfahrt von Istanbul nach Erzurum kostet pro Mann und Motorrad etwa 120 DM und dauert ca. 37 Stunden. Hartnäckiges Verhandeln war erforderlich.

Unterkunft: Hotels unterschiedlichen Standards, auch im Osten des Landes. Offizielle und inoffizielle Campingplätze, die anerkannten Campingplätze sind komfortabler, aber auch teurer. Wildes Zelten noch erlaubt.

Karten: Euro-Cart Türkei, RV-Verlag, 1 : 800.000.

Literatur: »Türkei Handbuch«, Reise Know-How Verlag, 1994.

Iran

Reisezeit: am Kaspischen Meer ganzjährig, am persischen Golf im Winter und im Hochland im Frühjahr.

Papiere: Transitvisum (gültig für 2 Wochen) bei der Botschaft der Islamischen Republik Iran bzw. bei den Generalkonsulaten; wird in jeder größeren Stadt bis zu 4 Wochen verlängert. Carnet de Passages, int. Führerschein, int. Zulassung sind Pflicht.

Geld: Wir konnten selbst bei

großen Banken meist keine USS-Travellerschecks einlösen. Es empfehlen sich daher Reisechecks in DM.

Treibstoff: Sowohl die Spritqualität als auch das Tankstellennetz können überzeugen.

Straßen: weit verzweigtes und gut ausgebautes Straßennetz, Transitstrecke Türkei-Pakistan deutsches Bundesstraßenniveau.

Unterkunft: Touristenhotels tragen meist den Beinamen »Inn«; teure Dollar-Mieten. In jeder Stadt gibt es jedoch auch normale, preiswerte Hotels, in kleineren Orten Gasthäuser. Auf dem Land kann man auch freicampieren.

Für Frauen: Ausländische Frauen können mit dem eigenen Fahrzeug durch den Iran reisen. Ein Kopftuch und bedeckte Kleidung ist dringend anzuraten.

Karten: Roadmap of Iran, Sahab Geographic Institute, Dr. Shariati Road, Teheran 15617, P. O. Box 11365-617; Naher Osten, Iran, RV-Verlag, 1 : 2.000.000.

Literatur: »Iran Reise-Handbuch«, Conrad Stein Verlag, 1995; »Kulturschock Iran«, Reise Know-How Verlag, 1995.

Pakistan

Reisezeit: für Belutschistan am besten Spätherbst oder gar Winter; im Industal Frühjahr oder Herbst, im Hochgebirge Frühjahr. Hohe Pässe sind allerdings nur im Sommer passierbar.

Papiere: Visa für einen dreimonatigen Aufenthalt erteilt die pakistanische Botschaft in Bonn. Motorradpapiere siehe Iran.

Geld: Geldwechsel in jeder größeren Stadt.

Treibstoff: gutes Tankstellennetz. 300 Kilometer Reichweite sind genug.

Straßen: schlecht und einspurig, Linksverkehr. Ständiger Überlebenskampf. Motorradfahrten bei Nacht sind tödlich. Um den Reifenabrieb der Fahrzeuge zu minimieren, werden viele Straßen in spiegelglattem Zustand gehalten.

Unterkunft: In den Städten gibt es preiswerte Hotels, unterwegs Gasthäuser. Wir ernährten uns von orientalischen Garküchen und in Hotels von europäischen Speisen.

Gesundheit: siehe Indien.

Karten: Pakistan, Nelles Verlag, 1 : 1.500.000.

Literatur: »Pakistan Reise-

führer mit Landeskunde«, Mai Verlag, 1995, »Pakistan«, Apa Publications (HK) LTD, 1996.

Indien

Reisezeit: für Nordindien am besten September-November und Februar-April.

Papiere: nötiges Visum bei der Botschaft in Bonn. Motorradpapiere s. Iran. Auslandsrankenversicherung wird dringend empfohlen.

Geld: Schwarztauschen ist strafbar und lohnt kaum. Bargeld (Dollar) und Reiseschecks sind sinnvoll, bewährt haben sich bei Banken und internationalen Hotels Visa- und Eurocard.

Treibstoff: siehe Pakistan.

Straßen/Verkehr: s. Pakistan.

Gesundheit: Hitze und katastrophale hygienische Verhältnisse bedingen eine gute körperliche Verfassung. Über die nötigen Impfungen erteilen die Tropeninstitute Auskunft. Unbedingt erforderlich bei längeren Aufenthalten in der freien Natur

ist die Entkeimung des Trinkwassers. Zu den häufigsten Beschwerden gehören die des Verdauungstraktes, Medikamente gegen Durchfall sollten nicht fehlen. Ebenfalls nicht fehlen darf

eine umfangreiche Erste-Hilfe-Ausrüstung. Alle Mitreisenden sollten in Erster Hilfe entsprechend geschult sein.

Unterkunft: Unterkünfte und Hotels stehen in den Städten zur Verfügung und entsprechen in der Regel nicht dem europäischen Standard. Die Preise liegen zwischen 2 und 25 Mark. Campingplätze sind extrem rar.

Die indische Küche ist scharf. In den zahlreichen einfachen Lokalen gibt es eine große Auswahl an vegetarischen Gerichten, empfehlenswert für Mahlzeiten entlang der Strecke sind Truckstops. Restaurants nach westlichem Vorbild finden sich in größeren Ortschaften. Auf Obst und Salate sollte ebenso verzichtet werden wie auf das in Krügen bereitstehende offene Wasser.

Karten: Indien Nordwest + Indien Nordost, RV-Verlag, 1 : 2.000.000; Indian Subcontinent, Nelles Verlag, 1 : 4.000.000.

Literatur: »Indien, Der Norden mit Goa und Bombay«, Reise Know-How Verlag, 1996, »Kulturschock Indien«, Reise Know-How Verlag, 1996, »Rätselhaftes Indien«, Frederking u. Thaler GmbH, 1990.

