

ÜBERLAND NACH SINGAPUR

# Mit dem Feuerwehrauto ostwärts

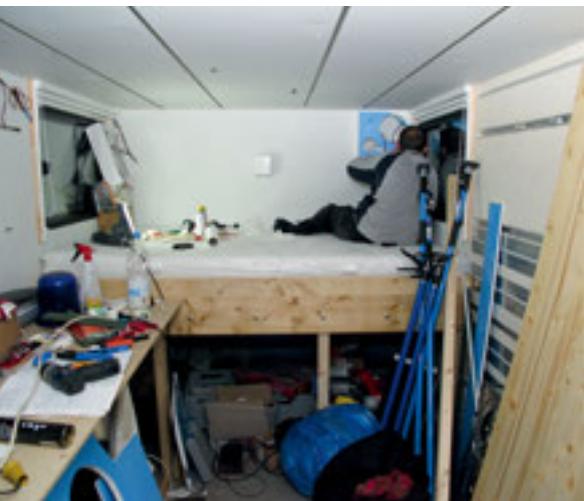
**Text und Fotos: Jan Riedel** Dass bei eBay die verrücktesten Dinge versteigert werden, ist nichts Neues. Aber wer kann schon behaupten, den Zuschlag für ein 35 Jahre altes Feuerwehrauto bekommen zu haben? – Jan Riedel und Esther Krings. Das war vor zweieinhalb Jahren. Seitdem haben die beiden rund 2000 Stunden Freizeit und viele tausend Euro in die Umsetzung ihres Projektes «Mit dem Lkw auf dem Landweg von Deutschland nach Singapur» gesteckt. Der Aufwand hat sich gelohnt.



**D**as passt niemals!» Esthers Blickt schweift über die vielen Kisten in unserem sonst leer geräumten Wohnzimmer. Darin verstaut sind jegliche Kochutensilien, Foto- und Computerequipment, eine komplette Trekkingausrüstung und allerlei mehr. «Moderne» Globetrotter sind dafür bekannt, eine Menge überflüssiger Sachen mit sich herumzuschleppen. Wir sind keine Ausnahme, und vieles werden wir nicht brauchen – aber welche Dinge das sind, können wir jetzt noch nicht wissen.

**Herausforderungen vor der Reise.** Nachdem wir das Fahrzeug aus der Schweiz nach Deutschland importiert hatten, machten wir uns an den Um- und Ausbau. Als erstes wurde der Löschteil des Lkw durch einen Container ersetzt, der uns als Wohnraum dienen sollte. Wichtig war auch der Tausch der 30 Jahre alten Reifen. Grösser, breiter und vor allem pannen sicher sollten sie sein. Der Reifenhersteller Goodyear stattete uns als Sponsor mit James-Bond-Reifen aus. Diese flicken sich durch «DuraSeal», einer Gelmasse im Reifen, von selbst! Doch um sie montieren zu können, mussten speziell für uns angefertigte Felgen aus Frankreich her. Ein enormer Kommunikationsaufwand, und fast zwei Jahre dauerte es, bis der Feuerwehr-Lkw, ein Magirus, endlich «auf neuen Füßen» stand. Auch der Tank, der mit 110 Litern zwar locker bis zum nächsten Brand reichte, aber bei einem Verbrauch von gut 20 Litern auf 100 Kilometer nicht gerade weltreisetauglich war, musste ersetzt werden. Zwei neue 300-Liter-Tanks wurden angeschafft. Mit entsprechender Modifikation passten dann auch ihre Halterungen an unseren Fahrzeugrahmen.

So ähnlich ging es mit jeder Anpassung am Fahrzeug. Viel Einfallsreichtum und Know-how wurde gefordert. Von Letzterem hatte ich allerdings kaum etwas zu bieten. Als Projektleiter bei einem Telekommunikationsunternehmen hatte ich von KFZ- und insbesondere Lkw-Technik keinen Schimmer.



Doch gerade dies war einer der Gründe, warum ich diese Reise machen wollte: Konnte ich das? Schaffte ich das? Ja, wahrscheinlich wollte ich mir etwas beweisen – und warum dabei nicht gleich die Welt sehen? Ausserdem reizte mich der Ausbau eines Wohnmobils – und hätte ich es mit der Ausführung der Heizung nicht so übertrieben, wäre das gesamte Fahrzeug viel früher fertig ausgebaut gewesen. Stattdessen hatten wir nun eine Fussboden- und Wandheizung, aber noch kein einziges Regal. – Egal, die Kisten konnten wir vorerst auch stapeln. Letztlich blieb uns nichts anders übrig, denn wir mussten aus der gekündigten Wohnung raus, und meine zwölfmonatige Freistellung hatte begonnen. Ab jetzt lief unsere Reisezeit ab.

**Wir schufen ein vollständig autarkes Wohnerlebnis auf «James-Bond»-Reifen.**

Selbst für ein Probepacken fehlte die Zeit, und so luden wir alles auf einmal in den Wagen. In der Tat bekamen wir alles hineingestopft, allerdings sah es innen nun wie in einem Umzugswagen aus. So konnten wir nicht losfahren. Wir campierten die letzten Tage in Deutschland auf Baumarktplätzen, auf de-

nen wir tagsüber die fehlenden Regale bastelten. Ein zweites Mal sortierten wir aus und übergaben Unnötiges an meine Eltern.

Zwei Wochen später als geplant, an einem völlig unspektakulären, wolkenverhangenen Tag im April, starten wir unser tonnenschweres Ungetüm und passieren die Stadtgrenze Darmstadt. Im Rückspiegel verschwindet das Ortschild, und ein gänzlich neues Gefühl überkommt uns. Es ist kein üblicher Urlaub, denn fast alles, was wir noch besitzen, haben wir dabei. Wir sind mit unserem Zuhause losgefahren. Trotz der winzigen Fläche von nur acht Quadratmetern haben wir ein ansehnliches und vollständig autarkes Wohnerlebnis geschaffen: eine riesige Solaranlage, Trinkwasseraufbereitung, Küchenzeile, Kühlschrank, Dusche, WC, Bett – und die Fussbodenheizung natürlich. Wir sind stolz auf unserer Gesamtwerk.

**Lehrstunde in Hilfsbereitschaft im Iran.** Europa liegt ja quasi jederzeit erreichbar vor der Türe, und so wollen wir erst mal Land gewinnen und durchfahren die Balkanländer im Eiltempo. In wenigen Tagen erreichen wir Istanbul. Dort legen wir den ersten Sightseeing-Stopp ein und geniessen das orientalische Flair der Grossstadt. Doch viel mehr sehen wir leider nicht von der Türkei, denn wir wollen unseren Abfahrtsverzug aufholen. Zudem haben wir bereits die datierten Visa-Genehmigungen für die kommenden Länder in der Tasche.

Wir erreichen die iranische Hauptstadt Teheran. Die unerträgliche Hitze lässt uns jedoch rasch Richtung Osten in die Berge flüchten. Wir übernachteten auf einem Hügel mit wunder-





- ↑ **Fleißige «Mechaniker».** In der Feuerwehrleitstelle der iranischen Kleinstadt Absard.
- “ **Ein fahrbares Heim entsteht.** Viel Know-how ist gefordert, die Heizung ist verlegt.
- “ **Istanbul.** Türkische Touristinnen sind von der Stadt begeistert.
- **Schlecht und recht.** Wechselhafte Strassen.
- “ **Einsamkeit und Hitze.** Zwischen Faszination und zermürender Endlosigkeit unterwegs in den Wüsten des Irans.
- ↓ **Der letzte Schliff.** Schon unterwegs, werden die letzten Regale zusammengezimmert.



schöner Aussicht auf die Kleinstadt Absard. Klares Wasser sprudelt aus einer Pumpstation, und die Luft in 2000 Metern Höhe ist angenehm frisch. Esther kümmert sich um die Wäsche, während ich Routinechecks am Lkw durchführe. Plötzlich taucht ein (anderes) Feuerwehrauto direkt neben uns auf. Entgegen unserer Befürchtung will uns der Fahrer nicht verschrecken, sondern erkundigt sich, ob alles in Ordnung sei, oder ob er uns helfen könne. In der Tat haben wir ein Problem mit der Hinterradbremse, und ein Werkstattbesuch scheint ratsam. Bahram, der hilfsbereite Iraner, verpflegt uns erst mal mit einer bunten Snackpalette aus Kartoffeln, Thunfisch, Gurken und Cola, deren Bezahlung er vehement ablehnt.

Am darauf folgenden Tag führt Bahram uns zur Feuerwehrleitstelle von Absard. Statt der erwarteten Werkstatt erfahren wir, dass bald ein Mechaniker hier vorbeikomme. Also fange ich schon mal an und demontiere das Rad. Der

angekündigte Mechaniker taucht zwar nicht auf, aber die Aktion bleibt nicht unbemerkt. Innerhalb kürzester Zeit sind wir von einer Männergruppe umringt. Alle wollen helfen, jeder weiss was, und alle sind der Meinung, dass die Reparatur kein Problem sei, denn immerhin seien Rad und Bremse vorhanden.

Inzwischen bin ich nur noch damit beschäftigt, zu schauen, wer wo zieht und wer was schraubt. Die Bremstrommel ist mittlerweile entfernt, als Bahram ins Fahrerhaus steigt und ohne Warnung kräftig aufs Bremspedal tritt. Mit Entsetzen muss ich mit ansehen, wie Bremsflüssigkeit aus dem Zylinder quillt. Ein mittleres Desaster – wenn wir Pech haben, sind nun die Manschetten kaputt. «Nooooo!», rufe ich völlig entnervt. Die Menge ist sichtlich irritiert, und ein selbst-



ernannter Englischlehrer flüstert mir zu: «You should be silent now. The people only want to help you.» Ja, wahrscheinlich ist mein Tonfall fehl am Platz, wenn nicht sogar peinlich. Deshalb versuche ich, mit dem letzten Rest Selbstbeherrschung zu erklären, dass der Lkw für uns weit mehr bedeutet als ein Kieskipper von der nächsten Baustelle. Dass er unser Zuhause ist und unser Wohlbefinden von seinem Zustand abhängt. Einige Zeit später schaffen wir es tatsächlich, gemeinsam die Bremse zu reparieren. Alle Aufregung war umsonst.

Dies ist eine Erfahrung, wie wir sie noch öfter machen werden. Hilfsbereitschaft wird insbesondere in muslimischen Ländern grossgeschrieben. Selbst wenn das Gegenüber nicht in der Lage ist, zu helfen, wird uns trotzdem Hilfe angeboten. Wir haben den Eindruck, dass Hilfsbereitschaft als Pflicht angesehen wird. Ein Ablehnen verursacht lediglich Enttäuschung und Unverständnis.

Für eine Weiterfahrt ist es heute zu spät, und so bleiben wir kurzerhand vor der Feuerwehrwache stehen. Doch es wird eine unruhige Nacht. Mehrfach klopft es an der Türe: Polizei-kontrolle. Ausweise, Visa, Passbilder werden





- ↑ **Unkonventionell.** Platzausnützung.
- ← **Erholung in Kirgistan.** Die kühlen Berge und blauen Flüsse geben neue Motivation.
- ↓ **Jurtenbau.** Beim Aufbau eines kirgisischen Nomadenzeltes muss jeder Handgriff sitzen.
- ↘ **Nomadenleben.** Einblick in den Alltag einer Nomadenfamilie am Son-Köl in Kirgistan.
- ↗ **Alltagsarbeiten.** Haushalten auf Reisen mit einfachen Mitteln und Improvisationsgeist.

Nerven. Die ganzen letzten zwei Monate pendelte das Thermometer ununterbrochen um die 40 Grad Celsius. Dazu kommt, dass wir recht unsicher in der Nachtplatzsuche sind. Meist fahren wir, bis es dunkel ist, und können dann kaum erkennen, was sich zwei Meter neben der Strasse befindet. Das ist uns irgendwie unheimlich. Wir fühlen uns nicht sicher. Des-



verlangt. Zum Glück können wir sämtliche Dokumente an Ort und Stelle kopieren. Denn wir sind nicht nur eine rollende Werkstatt, sondern auch ein perfekt ausgestattetes Büro mit Multifunktionsdrucker. Doch plötzlich heisst es, wir sollen mit aufs Revier kommen. Mir schiesst der Satz meiner Schwester aus einer E-Mail durch den Kopf: Dass man im Iran schnell für eine Nebensächlichkeits ins Gefängnis kommen kann. Letztlich stellt sich heraus, dass die Polizisten nur besorgt sind. Die Strasse sei nicht sicher für uns. Das zweifelhafte Vergnügen, direkt neben einer Polizeistation die

Nacht zu verbringen, hatten wir erst vor ein paar Tagen. – Nein danke! Erst spät nach Mitternacht können wir die Polizisten überreden, hier stehen bleiben zu dürfen. Ziemlich gerärdert brechen wir am nächsten Morgen in Richtung Süden auf.

**Aussichten und Einblicke in Kirgistan.** In Turkmenistan und Usbekistan queren wir die ersten Wüsten. Das erste Mal durch dieses Ödland zu fahren, ist ein eindrucksvolles Erlebnis. Mir ist klar, dass es in der Wüste heiss ist, aber inzwischen geht mir die Hitze mächtig auf die

halb nächtigen wir regelmässig an Tankstellen. Mit der erhofften «unberührten Natur» hat das leider nichts zu tun. Wir fragen uns, warum wir uns ein riesiges Expeditionsmobil gebaut haben, wenn wir der Zivilisation nicht entkommen können.

Unmut macht sich breit. Wir überlegen ernsthaft, über Russland zurück nach Hause zu fahren. Doch vorerst fahren wir weiter – und sind froh darüber, denn noch in Kirgistan wendet sich das Blatt. Die saftigen Wiesen, kühlen Berge und rauschenden Bäche bieten alles, was wir lieben. Hier können wir uns erholen und unsere Gemüter beruhigen. Wir haben wieder die Motivation, weiterzufahren.

Mitten in Kirgistan erreichen wir den auf 3000 Meter in einer herrlich weitläufigen Stepplandschaft gelegenen Bergsee Son-Köl.

**Ein wilder Haufen aus Ästen, Seilen, schweren Filzmatten und Fellen liegt vor uns.**

Hierher verirren sich nur wenige Menschen. Lediglich in den Sommermonaten leben Nomaden mit ihren Schafen und Pferden hier. Wir kommen mit einer Nomadenfamilie in Kontakt, lernen sie ein wenig näher kennen. Gerne möchten wir einmal beim Aufbau einer Jurte, einem typisch kirgisischen Zelt, mithelfen. Unsere angebotene Hilfe ist willkommen.

Ein wilder Haufen von Ästen, Seilen, schweren Filzmatten und Fellen liegt vor uns. Wie hieraus ein stabiles, wasserdichtes Zelt werden soll, ist mir schleierhaft. Obwohl jedes Teil seinen festen Platz hat, ist dies selbst für



Kirgisen keine alltägliche Arbeit. Das Know-how, welches von Generation zu Generation weitergegeben wird, ist trotzdem nicht jeder Familie bekannt. Unsere Gastgeber bekommen Unterstützung von einer Frau, die jeden Handgriff kennt. Nur wenn wirklich alles richtig miteinander verbunden ist, trotz das Zelt dem nächsten Sturm und Regen. Tatsächlich nimmt die Behausung nach gut zwei Stunden Arbeit und zwölf helfenden Händen Formen an. Wobei ich mir nicht sicher bin, ob Esther und ich nicht eher im Weg stehen, als dass wir wirklich eine Hilfe sind. Rechtzeitig, als erste dunkle Wolken auftauchen, ziehen wir das letzte Yakfell über die Kuppel, rollen den schweren Filzteppich über den Eingang – fertig. Zur Stärkung schlüpfen wir alle ins grosse Gemeinschaftszelt. Das fettige Fleisch ist allerdings nicht so unser Ding. Auch weil wir wissen, dass

es für die Menschen hier eine wichtige Energiequelle darstellt und sie es sicher besser gebrauchen können als wir. Die Honigmelone zum Nachtisch ist wohl auch eine Ausnahme, denn die nächste Stadt mit Einkaufsmöglichkeit liegt mehrere Stunden Fahrt durch unbestelltes Land entfernt.

Die Unterhaltung mit unseren Gastgebern führen wir über den jüngsten Sohn in Englisch, der übersetzt. Es wird richtig lustig. Nach einem unterhaltsamen Abend ziehen wir uns in unsere «Hightech-Dose» zum Schlafen zurück.

**Herausforderung China.** Trotz neuer Energie und Enthusiasmus ist unsere Weiterreise vorerst unsicher, denn für China und Tibet benötigen wir eine Sondergenehmigung. Die haben wir zwar nicht, können aber die Chance nutzen,





auf einen bereits organisierten Konvoi aufzuspringen. Alleine lassen einem die Chinesen aber nicht ziehen. Die Tour muss von einem Guide begleitet werden, das ist für ganz China Vorschrift.

Direkt nach der chinesischen Grenze treffen wir unsere beiden neuen Reisegefährten Leon und Günter mit ihrem VW-Bus sowie unseren Guide Jack, der uns durch die Provinz Xingjiang begleiten wird. Die Chinesen geben sich gerne amerikanische Namen – vielleicht auch, weil sie für uns Westler leichter auszusprechen sind. Jack wird die nächsten 24 Tage bei uns im Auto mitfahren. Das ist weniger dramatisch als die Tatsache, dass er die bevorstehende Strecke noch nie zuvor gefahren ist. Dennoch glaubt er zu wissen, dass es in den nächsten Tagen keinerlei Verpflegungsmöglichkeiten gibt. Also kaufen wir kistenweise Obst und Gemüse vom lokalen Markt in Kashgar. Das kann ja heiter werden.

**Ein Pilger hat die ganze Kailash-Umrundung fast hinter sich. – In nur zwölf Stunden, erzählt er lachend.**

Die folgenden Tage holpern wir 4000 Kilometer durch Xingjiang und Westtibet. Ein gutes Drittel der Strecke ist übelste Piste. Das Knacken, Knirschen und Krachen im Lkw muss man erlebt haben. Wir werden durchgeschüttelt und herumgeworfen. Die teils zehnstündigen Fahrten werden unterbrochen von kleinen Zwangspausen wegen Strassenarbeiten. Teils sind auch ganze Wegstücke weggespült. Zwar baut die chinesische Regierung viele neue Strassen – und so wird in Kürze wohl auch der letzte Winkel im Reiche der Mitte erschlossen sein –, doch an unzähligen Baustellen führen die Umleitungen direkt durch ein schlammiges Flussbett. Ich staune, dass unser Lkw das aushält. Während dieser anstrengenden Roadtage entwickelt sich ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl in unserem kleinen Reisegrüppchen.



- ↑ **Zweipersonenhaushalt.** Auch wenns bisweilen etwas chaotisch wirkt, jedes Ding hat schlussendlich seinen Platz.
- ↖ **Frisch eingedeckt.** Kistenweise Essensvorrat für die bevorstehende China-Etappe.
- ↓ **Mount Kailash.** Begegnung mit Pilgern bei der Umrundung des heiligsten Berges im tibetischen Buddhismus, Hinduismus, Jainismus und Bön.

Völlig erschöpft, sinken wir abends jeweils ins Bett. Entgegen der Prognosen unseres Guides bleibt unser Lebensmittelvorrat unangetastet. Hunger und Durst stillen wir in einfachen, kleinen Restaurants, wofür wir sehr

dankbar sind. Bei den täglichen Strapazen haben wir null Bock, uns selbst zu bekochen.

Die Menschen in dieser Region führen ein hartes Leben. Im Winter ist es bitterkalt, und der wenige Regen lässt kaum Landwirtschaft zu. Vereinzelt treffen wir auf Nomaden im Nirgendwo. Ihre Ziegen und Yaks ernähren sich von den wenigen Grashalmen, die sie zwischen den Steinen finden. Da wir nur marginal vom genehmigten Zeit- und Wegplan abweichen

dürfen, können wir nur wenige Ausflüge machen. Wir lassen es uns jedoch nicht nehmen, ein Stück um den heiligen Mount Kailash zu gehen. Ich quäle mich in fünf Stunden bis auf rund 5000 Meter, Esther dreht schon etwas früher um, doch Leon und Günter müssen heimlich Siebenmeilenstiefel gekauft haben und marschieren noch weiter. Während wir ziemlich ausgelaugt sind, überholen uns immer wieder Tibeter im Sauseschritt. Einer hat die rund 53 Kilometer der ganze Umrundung fast schon hinter sich, in nur knapp zwölf Stunden, erzählt er lachend. – Wahnsinn.





Trotz dem Rallyecharakter dieser Etappe entgeht uns nicht die Schönheit Tibets und die Freundlichkeit der Menschen. Die Luft ist unglaublich klar und frisch, aber auch genauso dünn. Würden wir aufgrund des Sauerstoffmangels nicht schon beim Aus- und Einsteigen in den Lkw ausser Atem kommen, würden wir kaum glauben, dem Himmel so nahe zu sein. Wir durchkreuzen riesige, staubige Hochebenen auf über 4000 Metern. Unser Blick reicht bis zum Horizont, wo schneebedeckte Gipfel über 7000 Meter in die Höhe ragen. Ein erhabenes Gefühl, so hoch oben unterwegs zu sein.

- ↑ **Ohne Eile.** Vortritt den Tieren.
- ↓ **Strassengewirr.** In der nepalesischen Hauptstadt Kathmandu erschweren dem Truck zusätzlich schmale Gassen und tief hängende Kabel ein Durchkommen.

Inzwischen erreichen wir eine weitere unspektakuläre Bergkuppe. Doch der Höhenmesser zeigt 5299 Meter an! Wir steigen aus und schiessen ein «Gipfelfoto». – Wir befinden uns am höchsten Punkt unserer Reise.

**Steckenbleiben in Nepal.** Bereits vor der Grenze zu Nepal verabschieden wir uns von unserem zweiten Guide Lagbar, der uns auf der Tibet-Etappe begleitete. Der Abschluss unserer Himalaya-Durchquerung bildet die schier endlose Abfahrt aus Tibets Hochebene hinunter nach Kathmandu in Nepal. Vom letzten Pass auf über 5000 Meter geht es bis auf 700 Meter nur bergab. Hinter jeder Kurve warten bloss weitere Kurven und Kehren. Ein komisches Gefühl, in einer nicht enden wollenden Schlucht zu fahren. Mit den Höhenmetern ändert sich auch deutlich das Klima. Schwere Wolken hängen an den Berghängen und entladen ihre feuchte Last. Nach Wochen überwiegend felsiger und trockener Landschaften sind wir von den immergrünen Bergen überwältigt.

In Kathmandu angekommen, folgen wir mutig unseren VW-Bus-Gefährten in die immer enger werdenden Gassen ins Altstadt-Viertel Thamel. Günter hat einen Tipp für ein gutes Hotel, in dem er vor zehn Jahren war, als er als Backpacker umherreiste. Seine Erinnerung scheint nicht mehr die frischeste zu sein. Die Zufahrt zum Hotelhof ist so winzig, dass das Parken sogar für Leon mit dem VW-Bus eine Herausforderung ist. Mit unserem Lkw kapitulieren wir bereits einige Strassen vorher. Beim Versuch, dem Strassenwirrwarr zu entkommen, muss ich mehrfach aufs Fahrerhaus steigen und mit einer Holzplatte tiefhängende, wilde Verkabelungen über den Lkw heben. Schliesslich verirren wir uns und stecken plötzlich fest. Um uns herum wimmelt es nur so von Menschen, Mofas und Pkws, die alle an uns vorbei wollen. Doch die Gasse ist kaum breiter als unser Lkw. Ein Mann mit Reissack versucht vergeblich, sich an uns vorbeizuquetschen. Unser Auspuffrohr nebelt fröhlich den Souvenirladen eines Nepali ein. Ich stelle den Motor ab. «Hier kommen wir nie mehr raus», raune ich verzweifelt, «mein Gott, was nun?»

Wenn unser feuerrotes Vehikel ohnehin schon für Aufmerksamkeit sorgt, so stehen wir jetzt unfreiwillig wahrhaftig im Mittelpunkt. Gefühlte 1000 Augen starren uns an. Mir wird allmählich mulmig. Doch nach einiger Zeit löst sich die prekäre Situation wie durch ein Wunder auf. Mit Toleranz, Ruhe und Gelassenheit wird die Lage gelöst. Völlig fremde Passanten helfen uns unaufgefordert, den Verkehr anzuhalten und umzuleiten, so lange, bis wir uns zentimeterweise aus unserer Misere herausbugsieren können. Der einzige, der uns böse Worte zuruft, ist der Mann mit dem Reissack.

Kathmandu ist uns – ausgenommen die ruhige Atmosphäre um die grosse Stupa im Stadtteil Bodnath – zu lärmig. Deshalb fahren wir weiter zum sieben Stunden entfernten Pokhara. Dort treffen wir uns mit Visma Raj Paudel, den wir bereits aus Deutschland kennen. Er erzählt uns von seinem grossen Plan, ein



eigenes Kinderdorf aufzubauen. Bisher führt er ein Waisenhaus mit 64 Kindern.

Für uns ist jetzt erstmal Entspannen angesagt. Hier verabschieden wir uns nach einem letzten gemeinsamen Ausflug auch von Leon und Günter.

**Urlaub in Indien.** Nun sind Esther und ich wieder alleine unterwegs. Der Grenzübertritt nach Indien verläuft problemlos. Nachdem unser Lkw bei einer unfreiwilligen Flussdurchfahrt eine kleine Abkühlung bekommen hat, schwitzen wir wieder im indischen Spätsommer. Bei Haridwar ist ein Wasser-Funpark ausgeschildert. Esther ist nicht ganz so begeistert wie ich, aber meine Überredungskünste fruchten. Aus religiösen Gründen muss sich Esther einen Badeanzug mit langen Ärmeln und Hosenbeinen ausleihen. Letztlich haben wir aber beide Spass im kühlen Nass, gerade, weil alles ein wenig anders ist, als wir uns das gewohnt sind.

Über Manali fahren wir nach Leh im indischen Himalaya. Hier ist es kühler. Am nächsten Morgen zeigt das Aussenthermometer nach unserem Zwischenstopp auf 4200 Metern minus vier Grad an. Der Magirus schüttelt sich ein wenig, als ich den Startknopf ziehe, springt jedoch brav an.

Zahlreiche Gästehäuser und Souvenir-Shops reihen sich in Leh aneinander. Wir suchen uns einen Platz etwas ausserhalb und parken direkt vor einer grossen Stupa. Hier oben haben wir einen schönen Blick über das Städtchen, und nachts ist es fantastisch ruhig. Tagsüber rollt ab und zu eine Kolonne durchnummerierter Ausflugs-Jeeps heran. Zur Hauptsaison soll es hier hochher gehen, doch jetzt im Winter verirren sich nur wenige Touristen in diese Region.



- ↑ **Ladakh.** Kloster hoch über dem Industal.
- ↓ **Zwangspause.** Busreparatur unterwegs. Platz zum Ausbreiten gibts genug.
- ↘ **China offiziell.** Die obligatorische «Schnellbleiche»-Fahrprüfung ist bestanden. Der Einreise nach China steht nichts mehr im Wege.

Nach zwei Wochen in Leh, in denen wir unseren Patenjungens Kunga und verschiedene Hilfswerke besuchen, für die wir eigens aus Deutschland Geschenke mitgebracht haben, fahren wir zurück ins indische Tiefland. Über Srinagar, im Bundesstaat Jammu und Kashmir, erreichen wir Delhi, wo wir für fast vier Wochen einen Stopp einlegen und bei einem Bekannten «Urlaub» machen können. Hier entscheidet sich auch, wie wir den Sprung nach Südostasien hinbekommen: Wir werden erneut durch Tibet reisen. Die Kosten teilen wir uns diesmal mit vier anderen Reisenden, die wir in Internetforen oder per Zufall kennengelernt haben. Per E-Mail und Telefon sprechen wir uns ab.

**Tibet im Winter.** Nach knapp drei Monaten stehen wir wieder in Kathmandu. Hier treffen wir unsere Mitreisenden für die nächsten Wochen: Heike, die Backpackerin, Daniel mit Mo-

torrad, Helga und Jürgen mit VW-Bus und Lagbar, den wir ja schon von unserer ersten Tibet-Querung kennen.

Noch sind wir keine 48 Stunden in China und hängen unserem Zeitplan durch die lange Grenzabfertigung schon einen Tag hinterher. Auch am nächsten Morgen behindert eine Baustelle die Weiterfahrt. Es ist stockfinster, bis wir weiterfahren können, aber wir müssen weiter. Die Baustelle liegt erst wenige Kilometer hinter uns, da quakt es aus dem Walkie-Talkie. Daniel, der Motorradfahrer, warnt uns vor einer Eispassage in einer Kurve. Er konnte noch geradeaus schlittern, doch beim Anfahren rutschte ihm die schwere Maschine weg. In der Dunkelheit erkennen wir trotz der Warnung den gefrorenen Wasserlauf viel zu spät und können es ebenfalls nur noch rollen lassen. Es bleibt nicht bei dieser einen Eispassage.



28 Kilometer später kommen wir heil in Nyalam an. Die kurze Strecke war eigentlich schon für gestern geplant. Das Städtchen liegt bereits auf 3780 Metern. Die letzte Nacht verbrachten wir auf 2200 Meter. Ein grosser Höhenunterschied, doch uns blieb nichts anderes übrig, als diesen Sprung zu wagen. Deshalb dient der nächste Tag zur Akklimatisierung.

Wir befinden uns inmitten einer nahezu vegetationslosen, kargen Fels- und Gerölllandschaft. In der Nacht wird es eisig kalt. Wegen der dünnen Luft schlafen alle bis auf unseren





Guide Lagbar, der als Tibeter solche Höhen gewohnt ist, schlecht. Als Entschädigung können wir einen wunderschönen Sternenhimmel bewundern.

Viele Kilometer und Pässe später erreichen wir Shigatse, mit 3800 Metern Chinas höchst gelegene Stadt. Neben der Besichtigung des Tashilhunpo-Klosters, dem Sitz des Panchen Lama, stehen noch einige Formalitäten an: Wir brauchen den chinesischen Führerschein. Im Gegensatz zu unserer ersten Chinafahrt müssen wir tatsächlich mit den Fahrzeugen beim chinesischen TÜV vorfahren und eine Fahrprüfung ablegen. Die sieht so aus, dass Jürgen und ich zehn Minuten einem Polizeiauto hinterher fahren. Dann bekommen wir im Büro, von einer scheinbar wichtigen Person, einige Verkehrsregeln erklärt und werden einem Sehtest unterzogen. Unser Guide läuft derweil von

- ↑ **Strassenspektakel.** Unterwegs in Yunnan.
- ↘ **Zweite China-Etappe-Reisegruppe.** Nach «der Feuerwehr» fahren die «Orangetrotter» Helga und Jürgen, Schlusslicht ist Motorradfahrer Daniel mit Backpackerin Heike.
- ↘ **Lageentschärfung.** Jan streut Erde auf die eisige Passage, um sie fahrbar zu machen.

Büro zu Büro und sammelt Unterschriften. Nach gut drei Stunden haben wir alle Papiere zusammen.

Als wir am nächsten Morgen aus dem Fenster schauen, schneit es. Die Kälte macht den Fahrzeugen zu schaffen. Daniel schüttet heisses Wasser über die Zylinder seines 21 Jahre alten Motorrads und muss lange orgeln, bis seine «Marianne» anspringt. Bei Jürgens VW-Bus geht gar nichts mehr. Ausgerechnet jetzt fällt bei uns die Flammstartanlage aus. Sie erhitzt normalerweise die Luft im Ansaugstutzen und

hilft bei niedrigen Temperaturen zu einem sanfteren Motorstart. Jetzt muss es ohne diese Vorrichtung gehen – tut es auch. Wir qualmen wie ein Nebelwerfer, doch der Magirus springt sofort an. Wir sind stolz auf unseren 35 Jahre alten Feuerwehr-Lkw. Jürgens Bus hängen wir an die Abschleppöse und ziehen ihn ein Stück. Dann springt auch dieser an.

Rechtzeitig zu Silvester sind wir in Lhasa, der Hauptstadt Tibets. Zur Feier des Tages gehen wir in ein Hot-Pot-Restaurant. Der Feuerpotopf ist die chinesische Variante des Fondue, nur mit siedender, scharfer Brühe statt Käse. Ein wahres Erlebnis, doch die Zutaten sind etwas zu ungewöhnlich für uns Europäer. Da wir kaum eine der gut hundert verschiedenen Zutaten kennen, geschweige denn von der chinesischen Speisekarte bestellen können, übernimmt Lagbar die Sache. Er bestellt vor allem





- ↑ **Lhasa, Tibet.** Beten vor dem Potala-Palast.
- **Viele Kilometer unterm Hintern.** Jan und Esther vor ihrem feuerroten Eigenheim.
- **Pittoreskes Yunnan.** Die Reisterrassen sind ein von Menschen geschaffenes Kunstwerk.

jede Menge verschiedener Pilze – das ist zwar sehr landestypisch, aber gar nicht Esthers Geschmack. Zum Glück gibts aber auch Gemüse. Die Brühe im Topf fängt an zu kochen, und wir werfen alles Mögliche hinein. Wir haben Hunger! Beim Herausangeln der Essensbrocken entdecken wir weitere interessante Dinge, die bereits in der Brühe schwammen: Hühnerfüsse und der dazugehörige Hühnerkopf. Wir umschiffen die besonderen Leckerbissen geschickt mit unseren chinesischen Stäbchen.

Daniel hat sich etwas eingefangen. Es geht ihm sehr schlecht. Doch unser strenger Zeitplan bietet keinen Puffer, um länger in Lhasa zu bleiben. Wir organisieren einen Pick-up mit Fahrer und verladen sein Motorrad. Nach vielen Tagen überwiegend felsiger und trockener Landschaft ändert sich nun das Bild. Glasklare Flüsse schlängeln sich durch dichte Nadelwälder. Auch entdecken wir nun am Wegrand immer wieder schwarze, haarige Schweinchen. Mehr als einmal müssen wir hart bremsen, um den Tieren kein vorzeitiges Ende zu bescheren.

Der letzte Tag in Tibet fordert uns noch einmal alles ab. Wir starten um acht Uhr. Visatechnisch bleibt uns noch ein einziger Tag, um 371 Kilometer Asphalt, Wellblech, Schotter und Eis hinter uns zu bringen. Mehrere Viertausender- und ein Fünftausenderpass liegen vor uns. Unterwegs rutscht mir zum ersten mal auf der Reise das Herz richtig in die Hose: Wieder einmal ist ein kleiner Wasserlauf über die Strasse zu einer dicken, langen Eispassage angewachsen. Vorsichtig rollen wir im Schnecken-tempo darüber. Plötzlich fängt das ganze Fahrzeug an, langsam seitlich Richtung Abhang zu rutschen. Esther und ich erstarren. Scheinbar endlose Sekunden vergehen, bis eine tiefe Fahrrinne im Eis den Lkw wieder auffängt und der Spuk vorbei ist. Ein extrem unangenehmes Gefühl, wenn sich acht Tonnen Fahrzeugmasse unter dem Hintern quer zur Fahrtrichtung ins Nichts bewegen. Um elf Uhr nachts erreichen wir die Region Markam am östlichsten Ende Tibets. Völlig fertig schlafen wir sofort ein.

**Yunnan, Perle Chinas.** Der Übergang von Tibet in die Provinz Yunnan ist nahtlos. Hätten wir keine Strassenkarte, würden wir davon nichts mitbekommen. Sehr markant ist hingegen die Mekong-Schlucht, deren Verlauf wir heute folgen. Tief und imposant hat sich der Wasserlauf einen Weg in die Berge geschnitten. Bald erreichen wir Shangri-La. Eigentlich hiess die Stadt ursprünglich anders, doch die pfiffigen Chinesen änderten den Namen in den sagenumwobenen Ort aus dem Roman von James Hilton, mit dem Ziel, mehr Touristen anzulocken.

Wir verabschieden uns von Lagbar, unserem tibetischen Guide. Wir haben ihn schätzen gelernt. Da er uns bereits auf unserer ersten Tibet-Reise begleitete, musste er nicht erst lernen, dass Individualreisende schwer geführt werden können – schon gar nicht, wenn sie mit



einem eigenen Fahrzeug unterwegs sind und ständig unvorhersehbare Dinge passieren. Eine Erfahrung, die unser neuer Guide Wang noch machen muss. Er versucht, uns wie Pauschal-touristen herumzuschieben, denn normalerweise kutschert er ausländische Touristen in zwei, drei Tagen durch seine Heimatstadt Kunming.

Da Daniel noch immer etwas in den Knochen sitzt, sucht er am nächsten Morgen das lokale Krankenhaus auf. Eine gewünschte Blutprobe zur Analyse wird leider nicht genommen, stattdessen bekommt er ein paar Vitamine zum Schlucken. Inzwischen genug vom Geschaukel im Lkw und dem teuren Transport seines Motorrads im Pick-up, schwingt er sich wieder auf sein Stahlross und fährt selbst. Die folgenden unzähligen Kurven lassen sein Motorradherz höher schlagen, und schon bald sind seine Beschwerden durch den Bikerhochgenuss verdrängt.



© Globetrotter Club, Bern



- ↑ **Highlight?** Bei der legendären Tempelanlage Ankor Wat in Kambodscha macht sich Reisemüdigkeit breit.
- **Abschied.** Da rollt er dahin, der treue Lkw – zum Verschiffen am Hafen in Singapur.

Die Weiterfahrt nach Dali gestaltet sich weniger erlebnisreich, dafür umso pittoresker. Wir brummen an bizarren Karststeinfelsen-Wäldern, an weitläufig kunstvoll angelegten Reisterrassen und dem malerisch gelegenen Erhai-See vorbei. Seit gut vier Wochen sind wir nun mit der Gruppe in China unterwegs. Bisher kommen wir alle gut miteinander aus und hel-



fen uns gegenseitig, wo immer es möglich ist. Umso verwunderlicher, dass am letzten Tag unserer gemeinsamen Reise plötzlich die Fetzen fliegen. Es gibt eine wortstarke Diskussion, deren Auslöser die banale Frage ist, wer als nächstes den Guide im Fahrzeug mitnimmt. Unschöne Worte schallen durch den Raum. Schuld sind neben kleinen Dingen, die sich angestaut haben, sicher die zum Teil extrem anstrengenden Fahrtage der vergangenen Wochen. Doch letztlich zeigt sich, dass die Gewohnheiten, die unterschiedlichen Reismotive und Sichtweisen einer handvoll Globetrotter meist nur für eine begrenzte Zeit unter einen Hut gebracht werden können.

Am nächsten Tag erreichen wir den Grenzübergang Boten in Laos und verlassen das Reich der Mitte. Wir haben es tatsächlich geschafft, auf dem Landweg nach Südostasien zu gelangen! Dieser Tatsache werden wir uns erst in den kommenden Tagen richtig bewusst. Die Streitereien in der Gruppe haben uns nachdenklich gemacht. Zunächst werfen wir die Anspannung der letzten Tag ab. Laos hilft uns dabei. Im ruhigen Städtchen Luang Namtha fühlen wir uns sofort wohl.

**Ausklang.** Fast ein Jahr ist seit unserer Abfahrt vergangen. Den grössten Teil unserer geplanten Strecke haben wir hinter uns. Wir sind stolz, dass wir nicht verschiffen mussten, um unserem gesetzten Ziel, «Singapur auf dem Landweg», näher zu kommen.

Doch die zurückgelegten 35 000 Kilometer haben Spuren hinterlassen. Wir leugnen es nicht: Wir sind reisemüde. Nicht entschuldigbar, aber vielleicht nachvollziehbar, dass ich Angkor Wat, die grösste Tempelanlage der Welt, nach so vielen Erlebnissen sträflich als «einen Haufen Steine» bezeichne. Andere Menschen reisen berechtigterweise nur für diese Sehenswürdigkeit nach Kambodscha. Stattdessen ist hier bei dieser Affenhitze eine erfrischende Kosnuss das grösste Highlight für mich.

Einige Wochen später treffen wir in Singapur ein. Glücklicherweise schaffen wir es, aus



eigener (Fahrzeug-)Kraft dort einzufahren. Aufgrund von seltsamen Auflagen bleibt dies nur wenigen Overlandern vorbehalten. Vielleicht hat sich rumgesprochen, dass wir unser letztes Hemd für die bevorstehende Verschiffung ausgeben mussten? Nun stehen wir vor der Hafeneinfahrt, übergeben die Schlüssel unseres treuen Feuerwehrautos zum allerersten

**Fast ein Jahr ist  
vergangen. Wir  
sind stolz, die  
ganze Strecke  
überland ge-  
schafft zu haben.**

Mal einem Fremden, der kurz darauf die Schranke passiert und Augenblicke später verschwunden ist. Es ist ein wirklich seltsames Gefühl. Wir haben unser Haus auf vier Rädern lieb gewonnen und verstehen nun, warum Menschen einem Stück Metall Kosenamen geben. Nun fährt es dahin. Ohne uns. Wir hoffen und bangen, den Truck in Bremerhaven wohlbehalten in Empfang nehmen zu dürfen.

Diese Angst wird uns 30 Tage später genommen. Alles ist in bester Ordnung, als wir unser Fahrzeug am deutschen Hafen in Empfang nehmen und die letzten Kilometer unserer Reise antreten.

Nun sind wir wieder in der Heimat, und oft werde ich ein wenig (mit)neidvoll gefragt: «Wie fühlst du dich jetzt hier? Kommst du nach diesen vielen Erfahrungen mit deinem Bürojob klar?» – «Sicher, 36 000 Kilometer durch ferne Länder und 426 Tage in fremden Kulturen haben uns verändert. Aber wer nach so einer Tour zu Hause Probleme hat, der hatte wahrscheinlich schon vorher Probleme, diese aber nicht erkannt.» Schlaue Worte von einem, der trotz geregelterm Arbeitsalltag noch ein weiteres Jahr auf einer Wiese im Lkw wohnt und als Projektmanager mit Badelatschen und Shorts ins Büro kommt.

[info@project-asia.com](mailto:info@project-asia.com)

# Weitere exklusive Reiserereportagen lesen?

Für 30 Franken pro Kalenderjahr liegt das Globetrotter-Magazin alle 3 Monate im Briefkasten. Mit spannenden Reisegeschichten, Interviews, Essays, News, Tipps, Infos und einer Vielzahl von Privatannoncen (z.B. Reisepartnersuche, Auslandjobs etc.). Dazu gibts gratis die Globetrotter-Card mit attraktiven Rabatten aus der Welt des Reisens.



Inklusive Globetrotter-Card  
**SIEBENFACH  
PROFITIEREN!**

## Globetrotter-Card 2012

- ★ Jahres-Abo Globetrotter-Magazin
- ★ Gratis-Privatannoncen
- ★ Büchergutschein CHF 25.– einlösbar bei Reisebuchung bei Globetrotter
- ★ 10%-Rabattgutschein für Reiseausrüstung bei TRANSA (1 Einkauf)
- ★ CHF 50.– Rabatt auf Camper/Motorhome-Buchungen bei Globetrotter
- ★ Ermässiger Eintritt bei explora-Diavorträgen/Live-Reportagen
- ★ CHF 100.– Rabatt auf Gruppenreisen (ab CHF 2500.–/Person) der Globetrotter Tours AG und der bike adventure tours AG (nicht kumulierbar/nicht übertragbar/bei der Buchung anzugeben)

**Transa-Gutschein 2012**  
1 x 10% Rabatt  
einlösbar bis  
31.12.12

Informieren und Abo abschliessen:  
[www.globetrottermagazin.ch](http://www.globetrottermagazin.ch)

**globetrotter**<sup>®</sup>  
Das Reisemagazin für Weltentdecker