

Ladakh

Indischer *Sommer*

Im August kippt der Monsun unvorstellbare Wassermassen über Indien. Nur in Ladakh, weit im Norden, zwischen den Berggiganten von Himalaja und Karakorum, ist es trocken. Meistens. Eine Region, die dir den Atem raubt. Was nicht nur an den höchsten Pässen des Planeten liegt.





Bunte, gemauerte Schilder mit der indischen Sanskrit-Schrift gehören zum Lokalkolorit. Meist sind sie aber auf Englisch beschriftet. Rechts: junge Novizen im Kloster Thiksey

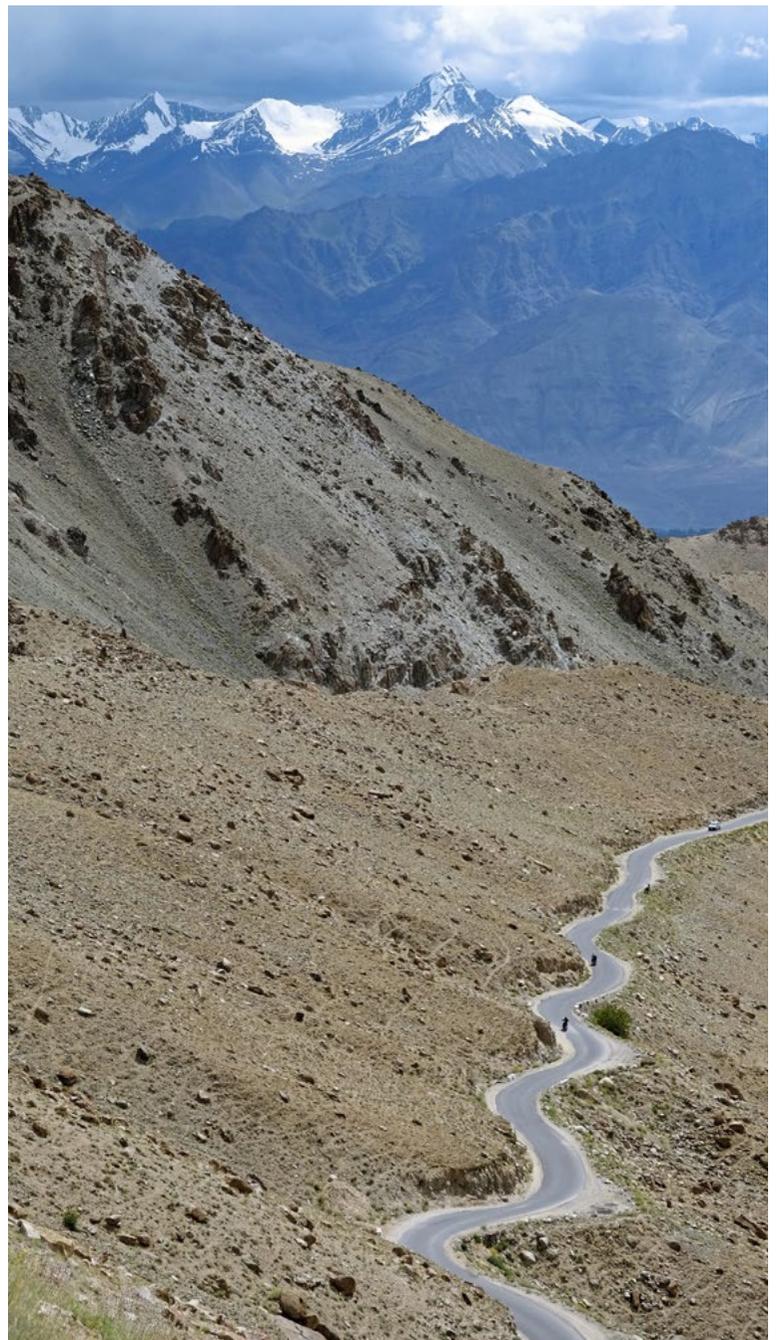


Manche Ideen sind echt blöd. Da sind wir gerade in Leh, der Hauptstadt Ladakhs auf 3500 Meter Höhe angekommen, und Birgit will gleich hinauf zur Shanti Stupa. Wegen der grandiosen Aussicht. Sind doch nur 560 Treppenstufen. Sagt Birgit. Widerspruch zwecklos. Jede einzelne Stufe tut weh, die Lunge japst nach Sauerstoff, der sich auf dieser Höhe spürbar dünn macht. Im Schneckentempo quälen wir uns hoch, soll ja gut fürs

Akklimatisieren sein. Nun ja. Aber wir werden belohnt, staunen schließlich von dort oben in eine völlig fremde Welt, über das grüne Indus-Tal zu den verschneiten 6000ern der Stok-Range und in die wüstenhaften Bergkämme im Osten, als Blickfang die uralte Gompa Namgyal Tsemo, vom starken Abendlicht bestens in Szene gesetzt. Ein entrücktes Panorama, fast zu schön, um wahr zu sein. Was für ein Einstieg in unsere Ladakh-Reise!



Vollmilchschokoladenbraun
strömt der *mächtige*
Indus durchs karge Tal



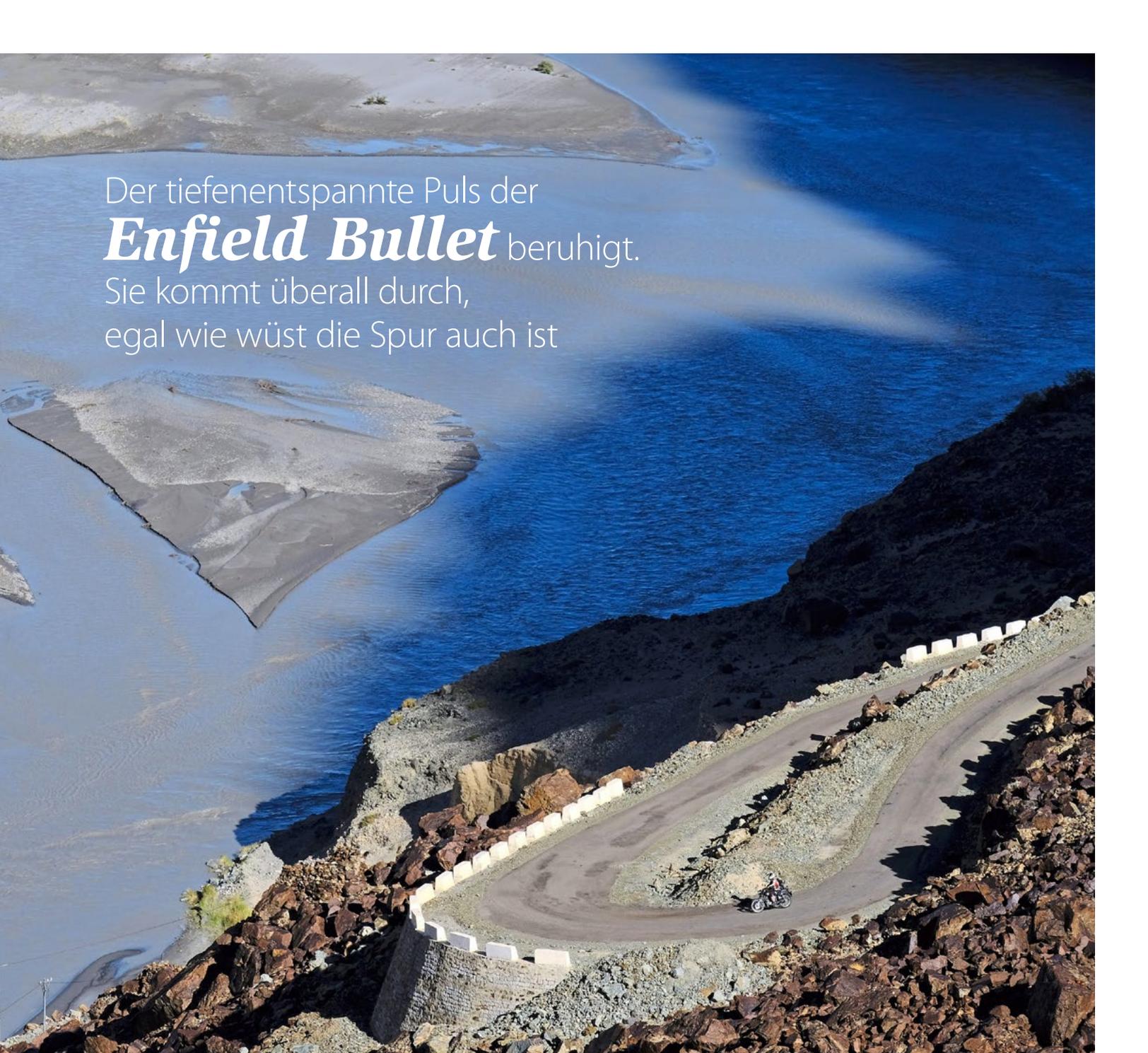
Vorbildlicher Straßenbau bei Leh: Warum sollte man eine Gerade bauen, wenn's auch schön kurvig geht? Im August werden in den Oasen im Indus-Tal die Aprikosen geerntet und zum Trocknen ausgelegt. Das große Schild auf der Passhöhe des Khardung La auf 5375 Meter ist ständig dicht belagert. Jeder Inder will hier sein Selfie machen, Inder lieben Selfies





Stupas und Mani-Mauern sind in Ladakh allgegenwärtig (o. l.), spannende Piste im Tal des Shyok-River (o. r.), auf dem täglichen Markt in Leh gibt es beinahe alles (u. l.), zwei Welten treffen sich: indisch-deutsche Begegnung an einer Tankstelle





Der tiefenentspannte Puls der
Enfield Bullet beruhigt.
Sie kommt überall durch,
egal wie wüst die Spur auch ist

Drei Tage später, wir haben uns prima an die Höhe gewöhnt, ist unsere kleine Gruppe komplett. Acht Deutsche, dazu der junge Guide Aqib, Mechaniker Pawen und Gonchuk, der den Begleitwagen fährt. Vor dem Hotel parken neun schwarze Royal Enfield Bullets, rustikale 500er-Einzyylinder mit 60er-Jahre-Charme, allesamt sichtbar eingefahren. Wenn neun Bullets im Innenhof des Hotels zum Leben erwachen, dann bebt die Erde. Raus aus Leh, vorsichtiges Anfreunden mit der ungewohnten Maschine. Fahren wie damals: entspannte Sitzposition, die Fußrasten ziemlich weit

vorne, die Schaltwippe ist anfangs etwas tricky, der betörende Sound – garantiert nicht Euro-4-kompatibel – und dann der Motor! Gesegnet mit reichlich Schwungmasse und maximaler Dosis an Charakter. Weichgespült ist hier nix. Ist das der Beginn einer wundervollen Freundschaft?

Schon bald liegt Leh hinter uns, riesige Kasernen am Stadtrand, Lärmterror von startenden Kampfjets, Stacheldrahtzäune mit klaren Warnungen: „Trespassers will be shot dead.“ Das ist die Kehrseite dieser spannungsgeladenen Region zwischen



Zeitlos, spirituell, friedlich: Das 1000-jährige
Kloster Lamayuru
in der wilden Bergwelt macht sprachlos

den Atommächten Indien, China und Pakistan. Ein fetter Kloß im Bauch. Aber die Enfield massiert ihn mit ihrem beruhigenden Puls einfach weg, meditatives Fahren mit 80 Sachen durch das weite Tal des Indus, karge Berge in allen Brauntönen, ein unwirklich blauer Himmel, ab und an ein verschneiter Gipfel am Horizont. Schmelzwasser von den Gletschern des Karakorum färben den Indus vollmilchschokoladenbraun. Mal strömt der mächtige Fluss ruhig dahin, dann wiederum tost und schäumt er über angsteinflößende Stromschnellen mit drei Meter hohen Wellen. Ist das schön hier!

Abends im Zeltcamp von Dha erzählt Aqib, warum es seit drei Tagen weder Netz noch Internet gibt. Die indische Regierung eskaliert den Kaschmir-Konflikt, hat der muslimischen Region ihren autonomen Status aberkannt, die Grenzen geschlossen und alle Kommunikationsnetze abgeschaltet. Eine politische Zensur. So einfach kann

man Menschen von jeglicher Information abschneiden. Erschreckend. Tags darauf verwehrt uns eine der vielen Militärkontrollen die Weiterfahrt nach Kargil in Kaschmir, obwohl Aqib alle notwendigen Permits parat hat. Rigoros, ohne eine Chance zu diskutieren. Was nun? Wir müssen umkehren, Aqib organisiert die Alternativroute, sucht nach freien Hotels. Wir klettern mit den Motorrädern über den 4108 Meter hohen Fotula-Pass, erreichen abends Lamayuru. Uralte Lehmhäuser ducken sich unterhalb des mächtigen und uralten Klosters. Dahinter staffeln sich bizarre Berge im schönsten Licht. Was für ein grandioses Bild! Ein Ort der Ruhe, des Friedens und der Spiritualität, die wir im Inneren des Klosters hautnah spüren. Meilenweit entfernt von den Wirren der politischen Gegenwart.

Aqib hat inzwischen unseren Fahrplan umgestrickt, will zurück nach Leh, was nicht jedem gefällt. Aber dann lockt der Khardung La, mit sei-



Ladakh ist Enfield-Country. Dutzende Vermieter bieten in der Hauptstadt Leh ihre 350er- und 500er-Einzylinder an, manchmal erfüllt deren technischer Zustand sogar europäische Erwartungen. Authentischer als mit einer Enfield lässt sich Ladakh kaum bereisen. Hier seilt sich die Gruppe über eine steile Serpentinstraße bei Dha hinab ins Indus-Tal





Ladakh raubt dir den Atem.
Es ist betörend schön

nen 5602 Metern wird er oft als höchster Pass der Welt gehandelt. Bestens akklimatisiert verlassen wir frühmorgens Leh, passieren zwei Militärkontrollen und folgen dem wüstenhaft kargen Tal bergwärts. Finstere Wolken hängen in den Bergen, es riecht nach Schnee. Das GPS am Lenker tickert die Höhenmeter aufwärts. Bald weicht der Teer einer rauen Piste mit fetten Steinen, tiefen Furchen und undurchsichtigen Pfützen. Im Gegensatz zu uns ist die Enfield gar nicht aufgeregt, stoisch bolbert sie immer höher. 4500, 5000 zeigt das GPS, die Höhe scheint ihr nichts auszumachen. Wer weiß, wie oft sie diesen Weg schon geschafft hat. Ihre Leistung auf dieser Höhe? Nun, noch ausreichend.

Noch eine Kurve, und wir sind oben, das GPS zeigt 5375 Meter an. Puh. Was ist denn hier los? Menschenmassen, locker 100 Motorräder, sicher das höchste Enfield-Treffen des Universums. Sogar ein paar Radfahrer haben sich hier hochgequält. Respekt! Alle wollen ihr Selfie vor dem berühmten gelben Khardung-La-Schild machen, Inder lieben Selfies. Weder der frische Schnee noch der eisige Wind scheinen irgendwen zu stören, Jahrmarktstimmung. Und wo ist unsere Einheit? Ist längst auf dem Weg ins Nubra-Tal zum Hotel, das erste Bier des Tages lockt. Birgit und ich lassen uns Zeit, kommen bestens mit dieser Höhe klar und wissen, dass Gonchuk mit dem Besenwagen hinter uns bleibt, unauffällig, geduldig, immer lächelnd, egal wie oft wir zum Fotografieren und Staunen anhalten. Danke dafür!

Schließlich treibt uns ein Hagelschauer hinunter ins Tal des Shyok-River zum Hotel in Diskit. Tags darauf folgen wir dem wilden Gletscherfluss 100 Kilometer talabwärts bis kurz vor die pakista-

nische Grenze. Weiter geht es nicht. Wieder ist die Landschaft spektakulär, aber ganz anders: unerwartete Sanddünen, über die Kamele wandern, schroffe, dunkle Felsberge des Karakorum auf der Nordseite des Tals, ockerfarbene, rundliche 5000er auf der Südseite. Der K2, zweithöchster Berg der Erde, ist kaum 150 Kilometer entfernt, zu sehen ist er aus dem Tal leider nicht. Die zerklüftete und verschneite Pyramide des K25, immerhin 6518 Meter hoch, muss uns als Einblick in die Welt des Karakorum reichen. Kleine, urige Dörfer in grünen Oasen, Abklatschen mit lachenden Kindern, neugierige Blicke, so weit rein ins Tal fährt nur selten ein Tourist. Was auch an der bisweilen anspruchsvollen Strecke mit einigen Furten liegt.

Zurück in Diskit diskutieren wir die weitere Strecke. Die Gruppe würde gerne den direkten Weg zum Pangong-See fahren, eine abenteuerliche und vielversprechende Piste durch das menschenleere Hochland, die Gonchuk für durchaus fahrbar hält, und die uns den unbeliebten Umweg über Leh ersparen würde. Er kennt den Weg. Aqib aber nicht, er bleibt lieber auf bekannten Strecken, lässt sich nicht überreden. Und er ist der Boss. Also klettern wir nochmals hinauf zum Khardung La – wieder macht der Pass mächtig Spaß – übernachten abermals in Leh und tanken die Enfields für den Weg zum Pangong auf. Meine hat nur 2,7 Liter auf 100 Kilometer durch den Vergaser gesaugt, ein sensationeller Wert auf diesen Straßen in dieser Höhe. Respekt vor der scheinbar überholten Technik des alten Einzylinders.

Unter tiefgrauem Himmel verlassen wir frühmorgens Leh, peilen den Chang La an. Noch so ein fordernder 5000er-Pass. Schön. Karge Berge begleiten die anfangs noch gute Straße, die in



Die verschneiten Berge der Stok-Range stecken ihre 6000-Meter-Gipfel in den Gewitterhimmel. Und deutsches Brot gibt's in Asien überall, wo Touristen sind, hier in Leh

weiten Schleifen an Höhe gewinnt. Bis der Teer endet, in eine raue und zerfurchte Piste übergeht. Enduro-Revier. Löcher, Querrinnen, trübe Pfützen, ein fieser Schlam(m)assel im einsetzenden Schneeregen. Der Pass steckt im Nebel, das GPS zeigt 5380 Meter Höhe. Nichts ist hier schön, schnell ein paar Fotos machen und weiter. Ins Tal nach Tangste, ein kleiner Ort ohne jeglichen Charme auf 3900 Meter Höhe. Ladakh verschiebt die gewohnten Dimensionen. Ein heißer Tee tut gut, leckere Pfannkuchen wecken die Lebensgeister, Hände und Füße am rustikalen Ofen wärmen, der mit Yak-Dung gefüttert wird.

Und weiter, über die lehmig-rutschige Spur, ein paar harmlose Furten sorgen für Adrenalinschübe, bunte Berge schälen sich aus dem Dunst. Und plötzlich liegt der 130 Kilometer lange Pangong-See vor uns, 4300 Meter über dem Meer. Der Himmel reißt auf, Sonnenstrahlen glitzern auf unwirklich türkisem Wasser des Sees, über den gelb-rot-braunen Bergen am anderen Ufer ziehen tiefschwarze Wolken nach Osten, Richtung Tibet. Was für eine betörend schöne Landschaft, was für eine riesige Belohnung für die quälenden Kilometer, die hinter uns liegen! Urplötzlich wendet sich die Stimmung von frostiger Depression in maximale Begeisterung. Ladakh ist der Hammer, besonders aus dem Sattel einer Enfield. Gut, dass wir dieses Abenteuer gewagt haben. Manche Ideen sind echt klasse. ■



Text und Fotos: Jo Deleker
unterwegs@motorradonline.de

INFOS

Ladakh, das Land zwischen den Bergen, ist die nördlichste

Provinz Indiens. Und hat vom indischen Charakter doch kaum was abbekommen. Vielmehr erinnert die buddhistisch geprägte Region an Tibet. Aufgrund der Höhenlage, meist jenseits der 3000-Meter-Marke, ist die Zeit für eine Motorradreise auf den Sommer zwischen Juni und September begrenzt. Für den Rest des Jahres vereiteln zugeschneite hohe Pässe den Zugang. Im Sommer wird es in Leh 20 bis 30 Grad warm, auf den 5000-Meter-Pässen kann es aber jederzeit schneien.

Der Straßenzustand reicht von tadellosem Asphalt bis zur anspruchsvollen Piste. Entsprechende Erfahrung kann da sehr hilfreich sein. Potente Reiseenduros sind in Ladakh eher nicht anzutreffen, hier fährt man Royal Enfield. In der Hauptstadt Leh bieten sehr viele Vermieter Motorräder an, zumeist die indischen Enfield Bullet 350 und 500 sowie die Himalayan. Deren technischer Zustand erfüllt manchmal sogar europäische Erwartungen. Zudem benötigt man für Reisen durch Ladakh das in Leh erhältliche „Inner Line Permit“ (Passierschein), denn alle grenznahen Gebiete – und das ist ein Großteil von Ladakh – sind sonst nicht zugänglich. Es gibt sehr viele Militärkontrollen.

Einfacher ist unter diesen Umständen eine geführte Tour. Die hier beschriebene deutschsprachige Reise wurde von Wheel of India organisiert (www.wheelofindia.de).

