

Hohe Berge, weite Ebenen und tiefe Täler

oder

Völlig atemlos!

Andreas Heßberg und Waltraud Schulze

Wer die Enge seiner Heimat ermessen möchte, der reise!

[Kurt Tucholsky]

Der Mensch ist nicht zur Bequemlichkeit geschaffen.

[tibetisches Sprichwort]

Das neue Fahrrad

Eine weiße Landschaft huscht an mir vorbei. Schneebedeckte Äcker und Wiesen bis zum Horizont, dazwischen vereinzelte Hecken, verstreute Ortschaften und alles überragende Windparks. Der ungewöhnlich lang anhaltende Winter hat Anfang März die Landschaft noch fest im Griff. Gerade hat der schaukelnde Regionalexpress Leipzig hinter sich gelassen. Mit dabei mein neues ROTOR Expeditions-Mountainbike der Firma Generator-Radsport. Bis in die späte Nacht haben Jonas und ich das edle Gefährt montiert. Bei der Auswahl der einzelnen Fahrradteile gab es immer wieder Diskussionen, da mir die Robustheit für den künftigen Einsatz wichtiger ist, als das Gewicht, welches dem begeisterten Monteur Jonas näher liegt. Einige der Bauteile wurden schon die letzten Tage von verschiedenen uns unterstützenden Firmen nach Leipzig geschickt, einiges brachte ich von unseren bisherigen Expeditions-Rädern mit.

Jetzt steht es also vor mir, das neue rot-schwarze Mountainbike. Schnee und Eis haben die Reifen in der Innenstadt von Leipzig schon kennen lernen dürfen. Im Hochland von Tibet wird das etwas Alltägliche werden... Nun, ein Abenteuer definiert sich eben dadurch, dass man den Ausgang nicht kennt.

Vorbereitungs-Stress gehört doch dazu, oder?

Allmählich macht sich das Gefühl von innerer Ruhe breit. Wir sitzen in einem Restaurant in Beijing und essen Peking-Ente mit Gemüse, Reis und Kartoffelfäden. Die letzten Stunden und Tage waren derartig hektisch, dass ich nahe dem logistischen und körperlichen Kollaps war. Die Anzahl der Dinge, die noch vor dem Abflug nach Beijing geregelt werden mussten, übertraf alle Erwartungen. Die schon im Winter aufgestellten Ausrüstungslisten wurden mit den Wochen der Vorbereitung immer detaillierter, dennoch hatte ich oft das Gefühl, es geht nichts voran. Tagelang konnte ich keinen der auf der Liste stehenden Punkte erfolgreich ausstreichen. Die umfangreiche Reiseapotheke war dank Michaelas Hilfe noch das geringste Problem. Die persönliche Ausrüstung war auch schnell zusammengestellt, vieles hat man ja noch von anderen Touren in den Kisten verstaut. Aber der aufwändige Proviant und die Kamera- bzw. Filmausrüstung mit allen nötigen elektronischen Zusatzgeräten hinkte gewaltig dem Zeitplan hinterher. Die nötigen Landkarten mussten zusammengestellt und ausgedruckt werden, und dann war da noch das bange Warten auf die beiden Visa und die Organisation der Fürsorge um Wohnung und Zimmerpflanzen. Die Büroarbeit, mit der ich üblicherweise mein Lebensunterhalt verdiene, konnte auch nicht zu stark eingeschränkt werden, denn drei Monate Abwesenheit sind eben keine Kleinigkeit für einen Freiberufler. Der gleichzeitig noch zu organisierende Auszug von Waltraud aus ihrer Wohnung in Dänemark und das Verstauen aller Wohnungsgegenstände, Kisten voller Bücher und der Zimmerpflanzen kostete zusätzliche Zeit und Energie.

Wenn man im Zug nach Frankfurt sitzt, fällt alles an Stress von einem ab. Wir sind jetzt unterwegs und irgendwie hat es dann ja doch noch geklappt, alles zu organisieren. Selbst der Schock über die Kosten des Übergepäckes von Frankfurt nach Beijing bringt uns jetzt nicht mehr aus der inneren Ruhe. Wir haben uns jahrelang auf diese Tour gefreut und monatelang darauf vorbereitet. Unser Ziel ist es nun, so schnell wie möglich nach Kashgar (Kashi) zu kommen, um von dort unsere Fahrradtour zu beginnen. Für die kulturellen Schönheiten von Chinas Hauptstadt bleibt da jetzt nicht viel Zeit.

Der große Basar von Kashgar

Kashgar ist eine laute, staubige Stadt. Sie stinkt nach Hausbrand, Zweitaktmotoren, Dieselruß und Esel. Ein so hektisches Treiben wie auf dem Sonntagsbasar habe ich noch nie erlebt – nicht einmal im großen Basar von Addis Abeba in Ethiopien. Die Händler an den Straßen rund um den Basar können mit den vielen Hupen der Taxis, Motorradfahrern und Dreirad-Fahrräder lärmmäßig locker mithalten. Als Fußgänger muss man ständig aufpassen, nicht angefahren zu werden. Ganz anders im großen Basar: angenehme orientalische Gerüche und bunte Farben, uighurische Musik und nicht zu identifizierende Geräusche, Stimmengewirr und Marktschreier, Kinder die uns verwundert hinterher schauen und Straßenverkäufer, die uns feilschend hinterher laufen. So könnte man versuchen, die Eindrücke auf dem großen Basar von Kashgar zu beschreiben. Gelingen wird das mit Worten jedoch kaum, da die Facette der unterschiedlichen Sinneseindrücke zu groß ist, als dass ich sie beschreiben kann. Zwar sind wir nicht die einzigen westlichen Besucher, die hier im Marktgetümmel herum laufen, aber das hindert die Händler dennoch nicht daran, uns als wandelnde Sparkassen zu betrachten und diverseste Waren anzubieten: bunte Wollteppiche, verzierte Lederwaren, feinstes Porzellan, schöne Holzschnitzereien, aufwändige Kupferarbeiten, edel aufgemachte Messer und Dolche, leckeres Gebäck, klebrige Süßigkeiten und vieles mehr. Dabei sind wir hier mehr aus einem praktischen Grund und weniger aus einem touristischen: wir suchen unseren restlichen Proviant für die nächsten Wochen zusammen.

In unseren Tragetaschen und Rucksäcken verschwinden Nüsse, Trockenfrüchte, Zucker, Salz, Hafer-, Reis- und Maisflocken, Gries, Milchpulver und viele Kleinigkeiten, die noch fehlten, und die unterwegs schwer zu bekommen sind. Wir müssen bis zur tibetischen Hauptstadt Lhasa für ca. 3.500 km und ca. sechs Wochen einen kalorien- und abwechslungsreichen Proviantplan zusammenstellen, der mindestens 4.000 Kcal pro Tag und Person beinhaltet. Unterwegs werden wir zusätzlich noch weitere Nudeln und Kekse bekommen können, und die einzige größere Stadt auf dem Weg nach Lhasa wird Gertse sein, dort werden wir dann auch wieder 'richtig' einkaufen können. Der richtige Proviantplan ist der wichtigste Schlüssel zum Erfolg einer solchen Expedition, wie wir sie uns vorgenommen haben.

Unser Hotelzimmer in Kashgar ist eine Mischung aus Fahrradladen und Expeditions-Basislager. Überall türmen sich Proviantpakete und sortierte Stapel mit Klamotten, die Foto- und Filmausrüstung liegt ausgebreitet auf einem Bett, die Fahrradersatzteile und das Werkzeug verstreuen sich auf dem Teppich. Jeder von uns wurstelt an seinem Mountainbike herum, damit es sich von einem für den Flugtransport verschnürten und verklebten Gepäckgegenstand zu einem geländegängigen Fahrzeug verwandelt. Die beiden IBEX-Anhänger stehen mit weit geöffneten Taschen wie hungrige Tiere am Boden und warten darauf, dass sie gefüttert werden. Insgesamt muss jeder ca. 30 kg Gepäck auf seinem Fahrrad unterbringen und weitere 15 kg im Anhänger ziehen. Die Fahrräder selber wiegen um die 15 kg, die leeren Anhänger 7 kg.

Wüstenoasen, flimmernde Luft und freundliche Uiguren

Die Radtour beginnt mit einer Fahrt aus dem Zentrum Kashgars hinaus, auf einer dicht befahrenen aber engen Asphaltstraße in Richtung Südosten. Wenn sich zwei LKWs begegnen, wird es für uns vollbepackten Fahrradfahrer manchmal schon recht eng. Lärm und Staub begleiten uns die ersten 20 Kilometer ab dem Stadtzentrum, dann wird es allmählich ruhiger. Die Sonne versucht durch den Morgendunst zu brechen und die Lichtstrahlen werden von der staubigen Atmosphäre zu einem fahlen orange gestreut. Die am Straßenrand gepflanzten Pappeln und Weiden bekommen die ersten grünen Ansätze. Die Mandelbäume blühen in zartem weitsichtbaren Rosa. Der erste Hauch von Frühling liegt in der Landschaft. An vielen Stellen wird das Ackerland von Bewässerungsgräben durchzogen, an denen fleißig gearbeitet wird. Die Bauern nutzen die Frühlingstemperaturen Ende März für die Feldbereitung und Aussaat. Jedoch sind durch das schlechte Bewässerungsmanagement viele der Gräben und Äcker weiß vor Salz. Auf diesen Extremstandorten wächst nichts mehr, was der Mensch anbauen möchte. Einige Ziegen und Schafe weiden die wenigen Halme und Kräuter ab. Zwischen den Oasen von Kashgar, Yengisar und Yarkant liegt eine ausgedehnte fast vegetationsfreie Wüste. Immerhin fahren wir am südwestlichen Rand der Taklamakan, der großen Sandwüste im Westen Chinas, und spüren die Sonne ab mittags auf unserer winterbleichen Haut brennen. Bei über 25°C mühen wir uns zusätzlich gegen einen kräftigen Ostwind voran und sind immer wieder froh, einen Getränkestand in der nächsten Oasensiedlung erreicht zu haben. Trotz der flachen asphaltierten und gut zu fahrenden Strecke beherrschen Staub und Durst die ersten Tage unserer Fahrradtour, wir sehen nie einen klaren Horizont.

Wir haben uns innerlich auf eine Fahrradtour in den kalten Zonen des tibetischen Hochlandes eingestellt und müssen jetzt erst einmal am Rande einer schon im Frühjahr recht heißen Wüste radeln.

Die Getränkestände und Truckstops für die motorisierten Reisenden sind uns eine willkommene Unterbrechung unseres Kampfes gegen den heißen Ostwind und die Monotonie der flachen Landschaft. Kaum halten wir am Straßenrand und suchen eine Stelle zum Anlehnen der Fahrräder, umringen uns auch schon neugierige Menschen. Es wird gefachsimpelt, wo der Motor versteckt sei, was man in den Packtaschen habe, aus welchem Material die Packtaschen sind, wie ein Fahrradacho funktioniert, wieso man eine Federgabel am Fahrrad oder wie die Aufhängung der Anhänger konstruiert ist. Schnell werden wir anhand unserer europäischen Flagge am Anhänger als Europäer identifiziert, was hier, in der islamisch geprägten autonomen Provinz Xinjiang recht angenehm ist. Die Uighuren sind, wie wir schnell herausfinden, auf die US-Amerikaner nicht gut zu sprechen, aber für die chinesischen 'Besitzer' haben sie erst recht kein gutes Wort übrig. Xinjiang ist eben eigentlich nicht China, das merken wir ganz deutlich. Da wir jedoch nie sicher sein können, ob unter den Schaulustigen nicht auch chinesische Spione und Denunzianten sind, hängt am Anhänger auch noch eine chinesische Fahne. Auf die Frage, wohin wir fahren wollen, antworten wir auch stets mit Beijing und nicht etwa mit Lhasa. Das freie Reisen ohne chinesischen Begleiter ist Ausländern nicht in allen Regionen Chinas erlaubt, besonders nicht in Tibet, das seit 1950 von China besetzt ist.

Hinter der Stadt Yarkant fahren wir einen Feldweg ca. 300 m weit rein und bauen unser Zelt unter kleinen Weiden am Rand eines Ackers auf. Es dauert auch hier nicht lange, bis sich etwa 20 Menschen aus einem nahe liegenden kleinen Dorf um das Zelt und den Kocher scharen und uns neugierig beobachten. Einige ältere Männer stellen Fragen, die wir nur mühsam verstehen, geschweige denn beantworten können. Die Neugierde der Uighuren ist jedoch von einer angenehmen zurückhaltenden Art. Die Kinder fassen nichts an und bleiben bei den Erwachsenen, die einen gewissen Respektradius vom Zelt und der herumliegenden Ausrüstung einhalten. Nach einer Weile ist die Neugierde gestillt, die Menschen gehen wieder ihrer Arbeit nach, und wir haben wieder unsere Ruhe. Geweckt werden wir am nächsten Morgen vom Dorflautsprecher. Ein Radio können sich sicherlich viele leisten, jedoch ist den Behörden wichtig, dass auch der richtige Sender mit der entsprechenden Politpropaganda gehört wird. Das System der Propaganda über den Dorflautsprecher ist ja auch in Deutschland Jahrzehnte lang praktiziert worden. So sind wir früh wieder auf den Rädern und können die Morgenkühle und Windstille ausnutzen.

Die Straße ist gesäumt von einer schattenspendenden Pappelallee, die jedoch jetzt Ende März noch fast kahl ist. Die Landschaft zwischen Yarkant und der Stadt Kargilik wird dominiert von intensiver Landwirtschaft. Frisch gepflügte Äcker und bepflanzte Folientreibhäuser sichern die Versorgung der Region mit Obst und Gemüse. Wir sehen die Produkte auf den Märkten: Tomaten, Paprika, Lauch, Salate, Radieschen, Rettich, sowie einige uns unbekanntere Gemüsearten. Auf den Brachefeldern, weiden Ziegen und Schafe. Jeder Bauer hat einen oder mehrere Esel und Maultiere für die Transporte von Menschen und Material zu den oft weit von den Siedlungen gelegenen Feldern. Die Feldarbeit wird fast nur manuell von den vielen Menschen geleistet, selten sehen wir einen kleinen Traktor. Rinder oder Pferde werden noch seltener für die Feldarbeit eingesetzt, Kamele dagegen schon eher. Die ländlichen Häuser sind aus Lehm mit einem inneren Holzgerüst und winzigen Fenstern. Die Flachdächer werden zugleich für die Lagerung von Geräten oder Getreide genutzt.

Die Großstadt Kargilik (Yecheng) ist ein für uns schrecklicher Kontrast zu der beschaulichen Landidylle, durch die wir bis hierhin geradelt sind. Die Stadt ist ein einziges riesiges Gewusel. Mit den schwer beladenen Fahrrädern ist die Teilnahme am Straßenverkehr anstrengend und nervig. Keiner scheint Rücksicht zu nehmen, jeder fährt so, wie er gerade will, auch mal entgegen der üblichen Fahrtrichtung. Dennoch passieren erstaunlich wenig Unfälle – zumindest scheint jeder auch irgendwie damit zu rechnen, daß andere in die Quere kommen. Die Straßen- und Richtungsschilder können wir nicht entziffern – sowohl die chinesischen Zeichen als auch die arabische Schrift ist uns unbekannt. Nach einigen Fragen bekommen wir den richtigen Hinweis zu unserer Straße, auf die wir hinter Kargilik abbiegen müssen, wenn wir nicht weiter nach Osten in Richtung Beijing wollen. Die Straße Nr. 219 führt genau nach Süden, nach Tibet.

Es geht bergauf

Mit dem Hahnenkrähen aus dem kleinen Dorf, in dessen Oase wir zelten, wachen wir auf. Die Oase war nicht nur der ideale Schutz vor dem starken Südostwind, der den Staub und Sand beiderseits der Straße

aufwirbelte, sondern auch ideal für die nötige Wasserversorgung. Die freundlichen Bewohner füllten uns unsere Wassersäcke, sodass wir ausgiebig trinken und kochen konnten.

Das Gelände steigt stetig an. Kashgar lag noch auf 1250 m Höhe, jetzt bewegen wir uns auf die 2000 m zu. Die Täler werden immer enger und die Berge im Süden haben schneebedeckte Gipfel. Im Morgenlicht glänzen die Eisfelder der 4000er Gipfel orangegelb. Gegen Mittag setzt wieder der starke Südostwind ein und wir kommen nur noch langsam voran. Wir passieren einige wenige Oasen mit hellgrün überlaufenen Pappeln und blühenden Mandelbäumchen, dazwischen Lehmhäuser, die mit Lehmmauern umgeben sind. Auf den Dächern liegen Strohballen und auf den Wegen scharren Hühner. Die Mittagshitze von 30°C macht uns immer noch zu schaffen, ob wohl wir schon den vierten Tag unterwegs sind. Wir freuen uns auf den Schnee, dem wir morgen begegnen müssten. 70 Kilometer hinter Yecheng fahren wir durch die letzte größere Siedlung mit Imbissbuden, Getränke- und Grillständen, in der auch die LKW-Fahrer Rast machen. Danach steigt die Straße stark an und führt hinauf in die Berge. Der abendliche Zeltplatz unseres vierten Tages liegt auf 2300 m Höhe.

Am nächsten Morgen bedeckt Raureif das Zelt. Aber schon bald schaffen es die ersten Sonnenstrahlen über die Bergkämme und lassen die Schnee- und Eisfelder im Süden aufleuchten. Dann endet der Asphaltbelag: jetzt müssen die Mountainbikes endlich zeigen, was sie wert sind. Wackersteine und Grobschotter, dazwischen feiner Staub und Sand. Was schon so nicht zum Radfahren ideal ist, verwandelt sich bei jedem uns passierenden LKW zu einer Qual. Das Hochtal, in dem wir fahren, liegt auf 2500 m Höhe und ist eine halbwüstenartige Landschaft. Schafe, Ziegen, einige Pferde und Esel weiden das letztjährige Gras ab. Grün ist hier noch nichts, dafür sind die umliegenden kargen Bergehänge bis in die höchsten Kammlagen stark überweidet.

Der vor uns liegende Kudi-Pass befindet sich auf 3240 m Höhe, eine erste Herausforderung an unsere Kondition und unsere Anpassungsfähigkeit an große Höhen. Endlos erscheinen uns die Rampen und Serpentinien. Wir keuchen mit letzter Kraft Kurbelumdrehung für Kurbelumdrehung nach oben. Die Lunge pfeift und die intensiv brennende Sonne bringt uns ins Schwitzen. Wir fragen uns, ob wir nicht zu viel Ausrüstung dabei haben - dabei wird dieser erste Pass nur ein kleines Vorspiel gegenüber dem sein, was uns im Laufe der Reise noch bevorstehen wird.

Zeltplatz am Fluss

Erschöpft aber glücklich – wie auf jedem Bergpass – stehen wir neben unseren Mountainbikes und genießen die Aussicht auf das Karakorum-Gebirge und die bevorstehende Abfahrt. Ein endlos erscheinendes Straßengedärm bis hinunter zu einem schimmernden Fluss. Zumindest ist die Wasserknappheit der Wüste beendet. Jetzt können wir vielleicht mit etwas Glück einen schönen Zeltplatz am Flussufer finden. Die rasante Abfahrt von 750 Höhenmetern auf 15 Kilometern nutzen wir auch, um die Batterien der Digitalkamera über den Dynosys Lightspin Dynamo aufzuladen. Die von einem guten Bekannten gebaute Ladeelektronik arbeitet zuverlässig und lädt die Akkus während der Abfahrt ausreichend auf.

Besonders schnell können wir allerdings nicht ins Tal rasen, da die Oberflächenbeschaffenheit der Piste recht schwierig ist. Immer wieder dicke Wackersteine und in den Kurven weicher Grus – falsche Lenkbewegungen können so schnell zum Sturz führen. Wir loben unsere Federgabeln, da sie nicht nur ein komfortableres Fahren auf diesen Pisten gewährleistet, sondern auch die in der Lenkertasche verstaute Fotoausrüstung vor den schlimmsten Schlägen schützt.

Aber jede Schussfahrt ist irgendwann beendet und die Ernüchterung nach dem Geschwindigkeitsrausch kommt schnell genug zurück. Entlang des Flusses Tiznap fahren wir talaufwärts und freuen uns über die menschenleere Region und die geringe Verkehrsdichte. Jedoch ist die Pistenoberfläche das Schlimmste, was wir bisher befahren haben: eine Mischung aus großen Wackersteinen, schroffem Hangschutt, gerundeten Flusskieseln, feinem Sand und Staub. Darüber liegt noch ein geordnetes Wellblechmuster. Schnell geben wir uns für diesen Tag geschlagen und suchen eine Sandbank am Fluss auf, wo wir das Zelt aufschlagen. Zwar sind einige Bereiche des Flusses noch mit einer dicken Eisschicht bedeckt, aber die Bachstelzen, die aufgeregt zwischen den Flusskieseln und um unser Zelt herum nach Nahrung suchen geben uns den Eindruck, dass es auch hier schon Frühling wird.

Die Haut verbrennt, der Kopf dröhnt, das Herz pocht

Der Morgen beginnt wolkenlos und kalt, entsprechend langsam kommen wir wieder auf unsere Mountainbikes. Dazu kommt, dass das Frühstück, ein großer Topf voll Müsli, auf sich warten lässt, da

der Kocher Schwierigkeiten mit dem Brennstoff, (Oktan 93) hat. Eigentlich hat uns der Kocher noch nie im Stich gelassen und bisher stets zuverlässig gearbeitet. Aber allem Anschein nach ist irgendetwas im Benzin, was die Düse ständig verstopfen lässt. Blei kann es nicht sein, denn das ist hier auch schon seit langer Zeit nicht mehr im Benzin. Erst viele Tage später kommen wir hinter das Problem: der hohe Schwefelgehalt im Benzin setzt sich als schwarze Ablagerungen in der Düse und der Zufuhrspindel ab und verstopft so die Zuleitungen.

Immer noch frustriert über den schlecht arbeitenden Kocher kommt plötzlich eine Überraschung: kaum sind wir 800 m geradelt und haben bereits Schimpffiraden über die unmögliche Piste auf den Lippen, befinden wir uns auf einer nagelneuen Asphaltstraße. Die Bauarbeiten können erst im Sommer oder Herbst 2004 – kein halbes Jahr vorher – abgeschlossen worden sein, denn ein anderer Tourenradler nannte auf seiner Homepage diesen Streckenabschnitt im Herbst 2003 als eine grauenvolle und sehr schwer zu bewältigende Baustelle. So kommen wir schnell voran und befinden uns, obwohl noch immer im Flusstal des Tiznap, am Abend knapp höher als gestern auf unserem ersten Pass. Allerdings ist die schroffe Gebirgslandschaft auch auf Asphalt nicht einfach zu erradeln: im Schatten der engen Täler sind es nur +5°C und wir müssen eine Windjacke überziehen, im Sonnenschein wird es jedoch schnell brennend heiß und wir müssen uns mit Schutzfaktor 30 eincremen. Der Asphalt reflektiert die Hitze, und die abwechselnd heißen und kalten Bereiche führen zur Entstehung von mitunter starken Fallwinden. Unsere winterlich helle Haut ist noch keine Sonne gewöhnt, geschweige denn die intensive Strahlung auf über 3000 m Höhe. Die am Nachmittag aufkommende Quellbewölkung bringt zwar eine gewisse Linderung vor der Hitze aber nicht vor der UV-Strahlung. Erst als die Sonne am Nachmittag hinter den bis zu 5000 m hohen Bergen verschwindet fühlen wir uns wieder wohl, bevor es dann schlagartig kalt wird. Das Zelt bauen wir in einem Schneesturm auf und die folgende Nacht wird mit -15°C sehr kalt.

Der Morgen ist wieder wolkenlos und kalt. Der Schnee vom Vorabend schmilzt im Laufe der ersten Morgenstunden wieder weg, vielmehr er sublimiert. In dieser Höhe besitzt die Luft ein Wasserdampfdefizit, sodass der Schneekristall zum Zeitpunkt der Verflüssigung sofort verdampft. Die Umgebung bleibt genauso trocken wie vor dem Schneefall. Die wenigen Pflanzen haben nicht viel vom schmelzenden Schnee und warten auf den Monsunregen, der aber erst im Juni und Juli von Süden über das Gebirge kommen wird.

Jetzt weht uns ein eiskalter Wind von Süden aus entgegen. Wir überqueren im Laufe des Vormittags die 4000 m Linie und liegen erschöpft am Straßenrand. Die ersten Kopfschmerztabletten werden benötigt. In engen Serpentinien und steilen Rampen geht es weiter bergauf. Der Genuß der neuen Asphaltstraße war nach 80 km wieder beendet, und die Reifen beißen sich wieder durch Schotter und Staub. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt nur noch 6 km/h. Auf einer Höhe von 4590 m bekommen wir leichte Kreislaufprobleme und müssen die Tagesetappe nach nur 29 km beenden. Nach einem warmen Tee aus der Thermoskanne sind wir dann auch wieder in der Lage, das Zelt aufzubauen und Schnee zum Schmelzen zu sammeln – flüssiges Wasser gibt es in dieser Höhe Ende März nicht, die Flüsse und Bäche sind dick zugefroren. Die Nacht ist ewig und der Schlaf will nicht kommen. Wir wälzen uns in unseren Schlafsäcken, wachen ständig auf und sind sehr kurzatmig. Der Ruhepuls, normalerweise bei 45, liegt bei 80 Schlägen pro Minute. Entspannen ist das einzige, was geht. Nachts ist es wieder -15°C.

Immerhin sind die Kopfschmerzen am nächsten Morgen weg, und wir haben glücklicherweise nach wie vor einen gesunden Appetit. Dafür kommt nach weiteren 3 km in einem Hochtal die letzte Steigung des Passes in Sicht, die wir nun noch hoch müssen: ein endlos erscheinendes Gewusel von Serpentinien und langen Rampen hinauf in den Schnee. Bald bedeckt Schneematsch und Eis auch die Piste. Die Rampen sind im Wesentlichen gut fahrbar und erfordern nicht unseren gesamten Krafteinsatz. Nur die ausgefahrenen und weichen Kurven bringen uns immer wieder aus dem Tretrhythmus und die Höhe macht die Körper und jede Bewegung bleischwer. Für die neun Kilometer vom Zeltplatz bis zur Passhöhe auf 4910 m benötigen wir drei-einhalb Stunden. Die Mittagspause mit Trockenobst, Pemmikan, Nüssen und einem heißen Energiegetränk zelebrieren wir auf einem Felsen, der aus dem gleißenden Licht des Schnees herausragt. Wenn wir uns langsam bewegen, so spüren wir die Höhe kaum. Versuchen wir aber, die paar Meter zu den Fahrrädern schnell zurückzulegen, so pocht jeder Ader im Kopf und die Muskeln sind energielos und gelähmt.

Staubstürme

Die Abfahrt gestaltet sich angenehmer als die vom Kudi-Pass. Die Piste ist in einem besseren Zustand und die 24 km bis zum Tal des Yarkant sind ein außergewöhnliches Erlebnis: vorbei an mächtigen

Felsformationen und riesigen Schotterhängen, entlang eines gefrorenen Flusses, der sich mit der Zeit durch mächtige Kiesablagerungen gegraben hat, und über unzählige Haarnadelkurven erreichen wir völlig berauscht den Talgrund bei 3800 m Höhe. Heute sind wir nur 350 Höhenmeter hoch gefahren und 1150 m runter gerast. Die Piste im Tal des Yarkant ist wieder sehr schlecht und der Wind kommt auch einmal wieder direkt von vorne, er weht talabwärts aus Osten. Die LKWs wirbeln kilometerlange Staubwolken auf in denen wir kaum mehr weiterradeln können. Am späteren Nachmittag nimmt der Wind so stark zu, dass sich Staub und feiner Sand von den Hängen oberhalb der Piste von selbst lösen und uns in Form von Staublawinen einhüllen. Mit der Zeit bekommen wir eine völlig neue Hautfarbe, besonders an den Stellen, wo wir uns vorher mit Sonnencreme eingeschmiert hatten.

Waltraud kämpft noch mit einer mitgebrachten Erkältung und ich mit einer schmerzenden Schulter. Jeden Tag sind wir am Abend vollkommen fertig, dabei ist die erste Woche gerade mal vorüber. Ernste Zweifel kommen auf, ob wir den kommenden Strapazen in über 5000 m Höhe gewachsen sein werden. Zusätzlich zu unseren körperlichen Anstrengungen stellen wir irgendwann fest, dass unsere Landkarte die Piste, auf der wir uns befinden, um 150 km kürzer ausweist, was bei diesen Pisten fast drei volle Tagesetappen sind. Das bremst uns auch noch psychologisch, da wir uns für die Strecke zur nächsten größeren Siedlung einen bestimmten Zeitplan vorgenommen hatten - vielleicht sollte man solche Pläne erst gar nicht aufstellen.

Der Winter ist zurück

Am nächsten Tag erreichen wir auf einer Höhe von 4150 m den Beginn einer weiteren Passstraße, die wir jedoch nicht in einem Streich nehmen können. Einsetzender Schneefall bremst uns ab und zwingt uns zu einem Zeltplatz direkt neben der Piste. Zum Glück werden auch die LKWs durch den Schneefall von der Befahrung der Passstraße bei Nacht abgehalten und so können wir auch auf 4400 m Höhe relativ ruhig schlafen – auch die Höhe vertragen wir jetzt schon erheblich besser, als in unserer ersten Nacht über 4000m vor zwei Tagen.

Es ist nicht leicht, zwischen den schneebedeckten Wackersteinen einen angenehme Fahrtrille auf der Piste zu finden. So vergeht wieder einmal der ganze Vormittag, bis wir endlich oben auf der Passhöhe des Kirgizjantal Daban mit 4930 m stehen. Es ist minus 5°C kalt und schneit kontinuierlich weiter, im Schneetreiben können wir den weiteren Verlauf der Piste nur erahnen. Ein uns entgegenkommender Militärkonvoi aus fast 70 LKWs hat zudem die gefrorene Piste in eine Schneematschfahrbahn verwandeln. Und noch etwas lernen wir auch schon bald: wenn ein Einheimischer uns sagt, wie weit es noch bis zum Pass oder zu einer bestimmten Ortschaft ist, darf man der Angabe grundsätzlich misstrauen und die Angabe mit drei multiplizieren. Oben angekommen, schmerzt der Rachen vom vielen Keuchen, die Beinmuskulatur vom kraftzehrenden Treten und die Finger in den nassgeschwitzten und unterkühlten Handschuhen. Die Abfahrt ist fast ebenso anstrengend, da Wellblechmuster und Wackersteine, sowie einige vereiste Passagen die Oberfläche dominieren.

Eine kurze Episode ist die Fortsetzung der Abfahrt auf einem sehr glatt zugefrorenem Fluss, an dem die Piste entlang führt – so versuchen wir dem elendigen Wellblech-Gerüttel zu entkommen. Anfangs geht es ganz gut und der neue Untergrund macht Spaß, aber als Waltraud nach einem Kilometer zum drittenmal ausrutscht, verlassen wir diese Alternative und mühen uns statt dessen wieder auf steinigem Terrain voran.

Typische chinesische Truckstops

Der nächste Morgen überrascht uns wieder einmal mit einem dick eingeschneiten Zelt. Der Winter kommt immer weiter hinunter in die Täler. Das Frühjahr, welches wir am Rand der Taklamakan schon erleben durften, braucht hier wohl noch ein paar Wochen. Aufgrund des Zeitverlustes durch die extrem miserablen Pistenqualität entschließen wir uns, erst einmal nur bis zur Ortschaft Xaidulla zu radeln und dort nach einer Transportmöglichkeit auf einem LKW zu fragen. Die Ortschaft auf 3740 m Höhe besteht aus einem Militärstützpunkt und einer kleinen Siedlung beiderseits der Piste, bestehend aus Reparaturwerkstätten, mehreren Restaurants und Herbergen, sowie einem kleinen Laden und einer Tankstelle. Hier halten alle LKWs, denn sowohl auf dem Weg nach Süden als auch nach Norden ist der nächste Truckstop über hundert Kilometer entfernt. Viele LKW-Fahrer warten in Xaidulla auf bessere Wetter- oder günstige Schneebedingungen oder schließen sich zu Konvois zusammen.

Wir quartieren uns in einer kleinen Herberge einer uighurischen Familie ein. Das Essen ist nahrhaft und gut, wenn auch oft recht scharf: die kulinarischen Genüsse bestehen aus frisch dampfendem Maisbrot,

Reismehlbällchen, mit Curry eingepuderten Hefeknödeln, üppigen Nudelsuppen mit stets frisch gemachten Nudeln, Hammelfleisch mit Gemüse, einer Art Schabnudeln, gefüllten Teigtaschen aus Reismehl, und zu allen Gerichten eine ständig nachgegossene Tasse Grünen Tees. Die Leute sind nett und neugierig. Mit einigen Dorfbewohnern oder LKW-Fahrern, die über bessere Chinesischkenntnisse verfügen als die meisten Uighuren, und mit unserem kleinen Sprachführer können wir auch etwas kommunizieren. Wir fühlen uns sehr wohl und genießen die zwei Tage nach den anstrengenden Tagen auf der Piste. Die Gastfreundschaft der Familie beruht aber auch auf der blanken Tatsache, mit Durchreisenden und Gestrandeten Geld verdienen zu müssen.

Die etwa dreijährigen Kinder der Familie laufen mit einer praktischen und genialen Hosenkonstruktion herum: einem langen Schlitz im Hosenschritt, der sich öffnet, sobald die Kinder in die Hocke gehen. So spart man sich einerseits die Windeln, andererseits aufwändige Knöpfe oder Reisverschlüsse und die Kinder lernen schneller als mit Windeln, diesbezüglich selbständig zu werden. Für die beiden Kinder sind unsere Fahrräder eine willkommene Abwechslung im Spielzeugsektor. Auf dem Oberrohr sitzend und im Stand gegenseitig um die wette fahren ist für sie das Höchste. Wir nutzen die Pause auch, um einige Wartungsarbeiten an den Fahrrädern durchzuführen.

Nach zwei Tagen fließt der durch den Wintereinbruch ins Stocken geratene Verkehr wieder an. Adil, Alimo und Ekber, die Mannschaft eines Dreiaxlers der Marke Dongfeng (Ostwind) werden uns für etwa 400 km bis kurz vor Domar mitnehmen. Das funktioniert aber nur, wenn einer der drei Fahrer in einem der anderen drei Fahrzeuge des Konvois unterkommt. Bevor es losgeht muss jedoch das allmorgendliche Problem gelöst werden, den Motor zum laufen zu bringen. Dazu muss der Treibstofftank vorgeheizt werden. Einige haben einen Benzinbrenner, der mit seiner blauen Flamme zuverlässig und gezielt eingesetzt wird, andere nehmen einfach altes Reifenmaterial und zünden dieses unter dem Tank an. Wieder andere pumpen den Treibstoff aus dem Tank in einen Eimer und stellen diesen auf den Bullerofen in der Herberge. Eine giftig stinkende und dicke schwarze Rauchwolke hüllt das halbe Dorf ein. Nach und nach springen alle Motoren an. Die Fahrräder, Anhänger und das Gepäck werden auf der Ladefläche verschnürt und die Fahrt kann beginnen. Die LKWs kommen nur mit 30 km/h voran, das ist dann doch etwas unerwartet für uns, denn als wir uns radelnd auf der Piste voranquälten, kamen uns die LKWs viel schneller vor. Die Piste ist aber sehr schlecht und selbst die großen Fahrzeuge haben enorme Schwierigkeiten mit dem Wellblechmuster. Wir werden heftig durchgeschüttelt, bis wir das Gefühl haben, die inneren Organe haben sich gegenseitig verknotet. Nach 121 km erreichen wir in 4260 m Höhe die kleine Siedlung Dahongliutan, bestehend aus drei Restaurants mit angeschlossenen Herbergen, einem kleinen Laden, zwei Reparaturwerkstätten und einem Quartier der Straßenbaubehörde. Wie wir erfahren, endet hier die Fahrt auch erst mal.

Der nächste Pass, der Khitai-Pass, ist stark vereist und kein Fahrzeug kommt durch, ein Fahrzeug sei auch schon den Hang heruntergerutscht und verunglückt. Auch den nächsten Tag bleiben wir noch im Dorf sitzen. Die Fahrer basteln tagsüber an ihren Fahrzeugen und wärmen sich zwischendurch am Kohleofen in der Stube der Herberge auf. Es pfeift ein eiskalter Wind von den Bergen herunter, der in dieser dünnen Höhenluft doppelt so stark auskühlt, aber immerhin schneit es nicht mehr. Das lässt hoffen, dass die intensive Höhensonne den vereisten Pass bald wieder passierbar macht. Wir versuchen uns mit Brettspielen (unser Backgammonspiel wird für Schach gehalten), Lesen, Tagebuch schreiben oder kurzen holprigen Unterhaltungen die Zeit zu vertreiben. Weder das ungemütliche Wetter, noch die verdreckte Landschaft um das Dorf herum bereiten uns viel Lust zu einem Spaziergang. Hinter der Häuserzeile liegt, wie bei allen chinesischen Ortschaften, der Müll kreuz und quer. Ob alte Autoreifen, Plastiktüten, Fensterscheiben, kaputte Schuhe oder tote Hunde – alles wird einfach hinter die Häuserzeile geworfen. Dazwischen sucht sich dann jeder sein 'Stilles Örtchen', denn Toiletten gibt es weder öffentliche noch private. Da das kalte trockene Wetter kaum biologische Abbauprozesse zulässt, liegen auch überall Häufchen und man findet kaum mehr noch ein freies Plätzchen – immerhin stinkt es nicht in der Kälte.

Abends sitzen die inzwischen auf ca. 20 Personen angewachsene Gruppe der LKW-Fahrer in der Herberge zusammen. Der Kohleofen glüht, sodass der Raum wenigstens auf 15°C geheizt ist. Diverse chinesische oder indische Videos brüllen lautstark aus der einen Ecke des Raumes während aus der anderen Ecke die Kartenspieler sich halb totlachen. Die Uighuren sind ein unterhaltsames, angenehmes und gegenüber Fremden freundliches und zurückhaltendes Völkchen. Die LKW-Fahrer im Speziellen sind super Kumpel, die alle zusammenhalten, sich gegenseitig die Motoren reparieren und solidarisch mit einander umgehen – zumindest innerhalb der jeweiligen Volksgruppen. Es wird, und das empfinden

wir auch als äußerst angenehm, bei den Uiguren kein Alkohol getrunken. Dafür rauchen sie alle, aber zum Glück sind chinesischen Zigaretten weit schwächer, als die europäischen Marken, so dass das für uns Nichtraucher noch einigermaßen zu ertragen ist.

Mit dem LKW im Schnee

Nach der eintägigen Zwangspause brauchen die Fahrer am nächsten Morgen bis zu einer Stunde, bis die Motoren wieder reibungsfrei laufen. Die Treibstoffleitungen verstopfen immer wieder, weil die Kälte den Diesel dickflüssiger macht. Nach 30 km stehen wir am Fuß des eingeschneiten Passes. Drei Reifenspuren sind schon im Schnee zu erkennen. An einigen engen Kurven steigen alle bis auf den Fahrer sicherheitshalber aus. Teilweise müssen wir mit der Schaufel Sand und Steine auf die Spur werfen, damit die Reifen des 12-Tonnners nicht durchdrehen. Wir sehen auch den verunglückten LKW, der 150 Meter unterhalb am Hang zertrümmert liegt. Die gesamte Fracht, Säcke mit Borium, das zur Atombombenherstellung nach Kashgar und dann per Eisenbahn weiter nach Peking gefahren wird, liegt aufgerissen am gesamten Hang verteilt. Wie es der LKW-Besatzung erging, konnte mir keiner mitteilen. Wir bekommen wieder einen Zwangsstopp erteilt, als ein vor uns fahrender Tanklaster einen Motorschaden hat und die schmale Fahrbahn blockiert. Der Fahrer liegt wegen der Höhe kotzend am Pistenrand und die Mannschaften von drei anderen Fahrzeugen reparieren inzwischen den defekten Motor. Wir befinden uns inzwischen auf knapp 5000 m Höhe, da kann selbst ein erfahrener Uighure mal umkippen. Ich verabreiche ihm 600 mg Aspirin, etwas trockenes Brot, viel Wasser und zwingen ihn, für 10 Minuten flach am Boden liegen zu bleiben. Anschließend wird die deutsche Medizin hoch gelobt, und der gute Mann schläft eine Stunde im Führerhaus unseres LKWs, während die anderen immer noch mit seinem kaputten Fahrzeug beschäftigt sind. Als feststeht, dass selbst mit dem fantastischen Improvisationstalent der Fahrer nichts mehr zu machen ist, wird mit Schaufeln und Spitzhacken ein Teil der Böschung so eingeebnet, dass die wartenden LKWs am defekten Fahrzeug vorbei kommen. Das gelingt haarscharf – wenige Zentimeter daneben geht es 200 m in die Tiefe.

Die LKWs quälen sich mit dem ersten Gang weiter den Pass hoch, schlingern im Schneematsch der Mittagssonne mehr recht als schlecht dem höchsten Punkt auf 5360 m entgegen und alle sind erleichtert, dass unser Konvoi es bis hierher geschafft hat. Die 200 Höhenmeter, die es nun wieder nach unten geht sind ziemlich steil und erfordern nochmals sehr viel Konzentration von Seiten der Fahrer.

Über das Aksai Chin

Den restlichen Tag geht es monoton über das Hochplateau des Aksai Chin. Der tiefste Punkt, den wir in dieser relativ flachen Landschaft aus Sand, Steinen und gefrorenen Seen erreichen liegt bei 5012 m. Eine flache Landschaft auf dieser Höhe ist vom Gedanken alleine schon sehr gewöhnungsbedürftig. Sehnsüchtig blicken wir nach draußen: Wie gerne hätten wir die enormen Distanzen zwischen den wenigen Süßwasserlöchern hier selber mit den Fahrrädern zurückgelegt, Zwar liegt jetzt kein Tiefschnee mehr auf der Piste, aber durch den Wintereinbruch der letzten Tage haben wir viel Zeit verloren, die wir für die kleinen und abwechslungsreichen Pisten in Tibet brauchen werden. Mitten im Nichts, es ist schon 23:30 Uhr, leuchten plötzlich zwei Lampen vor uns im nächtlichen Schneegestöber auf. Ein entgegenkommendes Fahrzeug oder eine kleine Siedlung? Es ist unser Tagesziel, der Truckstop Syrinko (Tielong). Uns verwundert es etwas, dass auf 5200 m Höhe dauerhaft Menschen leben können und wollen. Aber die LKW-Fahrer sind eine begehrte Einnahmequelle für viele. In einem Brettverschlag gibt es Momos (chinesisch: Bausi), kleine Teigtaschen mit Hammelfleisch und Gewürzen, sowie eine Nudelsuppe und viel heißen Tee. Alle Fahrer liegen auf der großen Gemeinschaftspritsche und hüllen sich in Decken. Der kleine Kohleofen glimmt bald nur noch und die nächtliche Kälte dieser Höhe kriecht durch alle Ritzen. Einige der Fahrer schnarchen lautstark und wir sehnen uns in unser gemütliches Zelt zurück. Zum Frühstück gibt es wieder Momos und Tee – wir gewöhnen uns ja an vieles auf dieser Reise. Am Morgen wird unsere Dose mit Kopfschmerztabletten von fast allen Fahrern benötigt. Scheinbar ist in dieser Höhe ihre Leistungsfähigkeit doch schon erreicht, auch wenn sie schon mehrfach hier oben waren. Interessant ist jedoch zu beobachten, dass die Fahrer sich zuerst um die Motoren kümmern und diese zum Laufen bringen, bevor sie an das Frühstück oder die eigenen Kopfschmerzen denken. Es ist jedenfalls ein harter Job, den die LKW-Fahrer hier verrichten um im Winter diese wichtige Transportader aufrecht zu erhalten.

Bis in die Dunkelheit

Der südliche Rand des Aksai Chin Plateaus wird ebenfalls von hohen Bergen eingerahmt. Hier liegt wieder tiefer Schnee beiderseits der Piste. Die Fahrspur selbst ist ein einziges Gesülze aus Schnee, Eis, Wasser, Steinen und Dreck. Jetzt sind wir froh, uns hier nicht mit den Mountainbikes durchquälen zu müssen – wir hätten zweifellos geschoben. Es ist einfach noch zu früh im Jahr für eine Befahrung dieser Region mit Fahrrädern, das hatten wir in der Planung unterschätzt. An zwei weiteren Pässen um die 5200 m Höhe kommen die LKWs in ernsthafte Probleme. Einer steckt fest und muss mit der Hilfe der anderen Fahrer wieder befreit werden, ein anderes Fahrzeug ist zu leistungsschwach und schafft eine Rampe nicht, was für die nachfolgenden LKWs einen kleinen aber riskanten Umweg erforderlich macht. Wir sehen immer wieder einzelne LKWs, die entweder ins Eis zugefrorener Flüsse eingebrochen sind, oder die wegen zu viel Fracht im Schnee und Matsch fest stecken. Einer hat sogar eine gebrochene Achse. Der wird wohl erst in einigen Wochen geborgen werden können.

Von Früh bis Spät werden wir heute wieder durchgerüttelt. Die angewinkelten Knie schmerzen, der Kopf dröhnt und die inneren Organe schlagen ständig gegen einander. Auch die immer wieder abwechselnd abgespielten Musikkassetten der Fahrer kennen wir langsam auswendig. Irgendwann sehnen wir uns nach festem Boden unter den Füßen, den gibt es aber immer nur für fünf Minuten beim Fahrerwechsel oder bei Pinkelpausen. So geht es erneut bis tief in die Nacht. Wir haben schon längst zu hoffen aufgehört, als wir endlich vier Kilometer vor der Ortschaft Domar sind.

Da am Ortsrand ein Polizeiposten steht, müssen wir schon vor der Siedlung aussteigen. Die Fahrer würde große Schwierigkeiten bekommen, denn ihnen ist die Mitnahme von Ausländer verboten. So stehen wir mit Stirnlampen am Pistenrand und montieren die Fahrräder wieder fahrtauglich, hängen alle Taschen und die Hänger fest und radeln zum nahe gelegenen Dorf. Der Posten nimmt gelassen unsere Personalien auf und lässt uns weiter ziehen. Wir sind erleichtert, denn die immerwährende Ungewißheit und Angst gegenüber den Behörden, falls doch einmal jemand nach einer Berechtigung für unsere Fahrradtour in Tibet fragen sollte, schwebt stets über uns. Bestenfalls müssen wir lediglich eine Strafe zahlen, schlimmstenfalls werden wir zumindest aus Tibet ausgewiesen. Dies ist ja schon einigen anderen Tibet-Reisenden passiert. Individualtourismus ist eben in den allermeisten Gebieten Tibets verboten.

Hier in Domar haben wir jedoch einen hilfsbereiten Polizisten vor uns. Er folgt uns bis in die Herberge, in der wir übernachten werden – die LKW-Fahrer sind ja auch schon alle da – und schärft dem Wirt ein, dass die Fahrräder mit dem Gepäck nachts bitte schön im Haus zu stehen haben. Da der Polizist etwas Englisch spricht, konnte er uns noch fragen, ob wir zufrieden sind oder noch irgendetwas brauchen. Uns ist das dann aber doch etwas peinlich, da wir ja wissen, dass die Uiguren und auch die Tibeter nicht besonders gut auf die chinesischen Behörden zu sprechen sind. Der Rest des Abends verbringen wir ungestört mit Nudelsuppe und Informationsbeschaffung über den weiteren Streckenverlauf.

Endlich wieder auf dem Sattel

Der Morgen ist für uns und fast alle Fahrer heftiger als die vorhergehenden Tage, obwohl wir nur noch auf 4380 m Höhe sind. Möglicherweise hat das Gerüttel und die vielen 5000er Pässe vom Vortag bei einigen massive Kreislaufprobleme hervorgerufen, bei anderen starke Kopfschmerzen. Auch wir sind etwas angeschlagen. Unsere Dose Aspirin wird immer leerer. Die Fahrer sind überglücklich über diese Medizin, sodass ich ihnen die restlichen Tabletten auch noch schenke, wir haben für uns noch eine zweite Dose dabei. Ein wertvolleres Geschenk konnten wir ihnen zum Abschied wohl kaum machen.

Bis zum Mittag sitzen wir in der Sonne und überlegen, ob wir es unserem Kopf und Magen zumuten können, weiterzuradeln – aber wir wollen endlich wieder zelten und die Ruhe der Natur genießen. Die Piste sieht zunächst weniger schlimm als am Vortag aus und das Terrain ist relativ flach, dazu kommt ein kräftiger Rückenwind. Also packen wir zusammen und sitzen endlich wieder auf unseren Fahrrädern und radeln in Tibet.

Hinter der Ortschaft sehen wir die ersten großen Yakherden, Schwarzhals-Kraniche und zwei verschiedene Gänsearten. Die karge Landschaft ergibt mit den schneebedeckten Gipfeln und dem dunkelblauen Himmel eine phantastische Farb- und Lichtmischung. Welch ein Kontrast zum Aksai Chin Plateau von gestern.

Am späteren Nachmittag wechseln wir die Fahrtrichtung, sodass der kräftige Wind nun von vorne kommt. Zusätzlich fahren wir eine acht Kilometer lange Rampe hoch auf einen flachen Paß bei 4600m. Wir kommen gerade noch so schnell voran, dass wir nicht umfallen, einige der Sturmböen sind jedoch

so stark, dass wir immer wieder zum Anhalten gezwungen werden. In 4450 m Höhe bauen wir dann an einer kleinen Böschung abgeschirmt vom Wind unser Zelt auf. Nach nur 24 km sind wir mit dem heutigen Tag fertig. Die körperlichen Probleme am Morgen und die Strapazen des Nachmittags scheinen sich potenziert zu haben. Jetzt heißt es nur noch kochen, essen und schlafen – endlich wieder im Zelt!

Türkisfarbene Salzseen und bunte Gebetsfähnchen

Die nächst größere Siedlungen an der Piste Nr. 219 wären Rutok und Ali. Ali ist eine große Stadt, an der wir überhaupt kein Interesse haben. Viel mehr reizt uns der Ausläufer des Chang Tang Hochlands, so müssen wir uns also jetzt nach Osten und nicht nach Süden halten. Wir biegen auf eine kleine grau-weiße Lehm-piste ab, und freuen uns auf die Einsamkeit und einen türkisblauen Salzsee, den wir schon von Weitem gesehen haben. Das Wasser ist nicht trinkbar. Die am Ufer angetriebenen Eisschollen bestehen dagegen aus relativ salzarmem Wasser und wären zur Not genießbar. Der kobaltblaue Himmel, das Türkis des Sees und die weißen Eisschollen faszinieren uns. Im Kontrast dazu stehen die rötlich-schwarzen Felsformationen der umgebenen Berge. Plötzlich entdecken wir am gegenüber liegenden Ufer die ersten Kiang, die hochgewachsenen tibetischen Wildesel. Die kleine Herde trabt gemächlich in die flimmernden Luft der wüstenhaften Berglandschaft, immer auf der Suche nach einigen Grashalmen.

Wenig später stehen am Wegrand drei kleine Stupas (vergleichbar mit kleinen Kapellen) mit einem großen Haufen Manisteine (Steine mit aufgemalten oder eingeritzten Fürbitten und Gebeten) und zwei windangetriebenen Gebetsmühlen (die sollen die darauf befindlichen Gebete durch die ewige Bewegung in alle Richtungen verschicken). Etwas Ähnliches gilt auch für die vielen Gebetsfähnchen, die unablässig im Wind flattern. Wir sind angekommen im Land unserer Träume – in Tibet. Voller Freude genießen wir das Farbenspiel der Seen, Berge und der sich perfekt in diese Landschaft einfügenden bunten Fähnchen.

Eine einsame und wohl nur während des Sommers bewohnte Siedlung dient uns als idealer Windschutz für die Mittagspause. Die Piste führt jetzt direkt nach Osten und der starke Westwind schiebt uns für mehrere Stunden. Glücklicherweise finden wir in der Nähe eines der Salzseen einen Süßwassertümpel. Die Möwen, Enten und Gänse zeigen uns diesen kostbaren Schatz schon von weitem. So können wir etwas sorgenfreier den restlichen Tag weiterfahren. Hinter niedrigen grau-weißen Lehmhügeln bauen wir am Abend das Zelt auf und beobachten mit dem Fernglas die Himalaya-Streifengänse auf dem Salzsee. Die Hochgebirgswüste, durch die wir fahren, ist fast vegetationslos. An geschützten Stellen und in den Talsenken steht das gelbgefärbte letztjährige Gras. Nomadenzelte sind kaum zu finden. Die kleine, einsame Piste haben wir für uns.

Gegen den unablässigen ab mittag einsetzenden Westwind, der eigentlich ideal für unsere Tour in Richtung Osten wäre, müssen wir heute ankämpfen. Nicht jeder Weg führt geradlinig zum Ziel... Bis zum Rabang-See bewältigen wir drei Pässe mit jeweils 4600 m Höhe. Da wir kein Wasser in der Region finden sind wir gezwungen, bis in den frühen Abend zu radeln und zu hoffen, wenigstens in der Nähe von Rabang etwas zu finden.

Am Ufer des Rabang-Sees bekommen wir dann auch von einem Nomaden das notwendige Süßwasser zum abendlichen Kochen. Das Seewasser selber wäre zu salzig. Die Ortschaft Rabang selbst ist eine größere Ansiedlung von Lehmhäusern, einfachen Hütten, einigen gemauerten chinesischen Gebäuden, einer Schule und einem kleinen Krankenhaus, einer Verwaltungszentrale und natürlich einem Militärcamp. Wir versuchen in einem der kleinen Läden Kekse zu bekommen, was aber erfolglos bleibt. Schließlich werden wir von einem Khampa-Tibeter zum Buttertee eingeladen. Wie es sich für einen echten Khampa gehört, hat er ein rotes Tuch in seine pechschwarzen Haare geflochten. Das korrespondiert sehr gut mit seiner roten TheNorthFace-Jacke, einem chinesischen Plagiat, das nichts mit dem Original zu tun hat. Aber im Reich der Mitte wird vieles skrupellos kopiert und unter dem gleichen Logo zu einem Zehntel des Preises verkauft. Nicht zum ersten mal werden wir nach einem Foto vom Dalai Lama gefragt.

Endlose Weite

Entlang der Seenkette östlich von Rabang und in den umliegenden Hochtälern treffen wir wieder häufiger auf Nomadenzelte. Ziegen- und Schafherden weiden an den Hängen, Pferde galoppieren wild neben uns her. Die Piste führt eng zwischen Hang und Salzseeufer vorbei, und immer wieder macht von

unten hochquellendes Hangsickerwasser den salzigen Lehm der Piste weich und schmierig. Die Reifen sinken oft ein und wir stecken fest. Zum Glück sind es aber nur jeweils kurze Abschnitte, auf denen wir auf diese Weise ausgebremst werden. Das Wetter hat sich scheinbar auch gegen uns verschworen. Ein eiskalter heftiger Wind bläst von Süden über die Berge. Die eine oder andere Schneewolke entlässt ihre Fracht über der Landschaft und wir müssen aufpassen, die Fahrspur in diesem Schneegestöber nicht zu verlieren. Abends dreht der Wind zwar wieder und schiebt uns nach Osten, aber die Schneewolken werden noch dicker. Am Morgen des nächsten Tages ist die Landschaft mit zehn Zentimeter Neuschnee bedeckt. Es sollte nicht der einzige nächtliche Schneefall bleiben.

Der Schnee ist jedoch sehr trocken und klebt kaum an den Reifen, sodass wir ihn ohne Probleme durchpflügen können. Allerdings besteht die Oberfläche der Piste bis zur kleinen Nomadensiedlung Dengtse aus Flugsand und grobem Flussschotter. Mühsam holpern wir mit unseren vollgepackten Rädern voran. Bei allen Widrigkeiten des Wetters oder des Untergrundes sind wir fasziniert von der Landschaft: in der grasbewachsenen Ebene sehen wir große Kiangherden sowie einige Gruppen an Chirus, der Tibetantilope. Diese scheuen Tiere bekommen wie selten näher als 200 m vor die Kamera, möglicherweise ist die trotz Verbot ausgeübte Jagd auf diese Tiere dafür verantwortlich. Aus nächster Nähe können wir jedoch balzende Schwarzhalskraniche, Gänse, Enten, Himalaya-Rotschwanz, Steinschmätzer und einen riesigen Uhu beobachten. An sonnig exponierten Stellen eines großen Sumpfbereichs finden wir entlang kleiner Hangsickerquellen das erste Grün in dieser kargen Landschaft. Sogar die ersten Mücken fliegen schon. Das Frühjahr zieht wohl jetzt doch ein.

Wir müssen ständig anhalten und keuchen. Der starke Gegenwind und die anspruchsvolle Pistenoberfläche wollen uns von unserem nächsten Pass abhalten, so scheint es. Wackersteine, bei denen das Vorderrad hüpfert und das Hinterrad durchdreht, vermengt mit Sand und Wellblech während es steil bergan geht - eine echte fahrtechnische Herausforderung. Wir sind inzwischen sehr gut an die Höhen akklimatisiert, aber der vor uns liegende Paß liegt mal wieder über 5000 m und da sinkt die Leistungseffizienz doch gewaltig. Wir haben das Gefühl, die Lunge und die Oberschenkel platzen gleich. Aber schließlich stehen wir atemlos auf 5130 m Höhe und genießen das überwältigende Panorama. Auf den grasbewachsenen Flächen weiden Yak- und Kiangherden, Schafe sehen wir in der Nähe der wenigen Nomadenzelte, in der Ferne schimmern schnee- und eisbedeckte 6000er Bergriesen und die Luft ist so klar, dass wir das Gefühl für Raum und Distanzen verlieren.

Neben einer kleinen Hangsickerquelle bauen wir unser Zelt auf. Ein tibetischer Schaf- und Ziegenhirte kommt am Abend mit seiner Herde vorbei. Während die Tiere am Wasserloch trinken, sitzt der jugendliche Tibeter mit seiner rotierenden Gebetsmühle abseits und meidet einen zu nahen Kontakt zu uns. So ganz geheuer sind wir ihm wohl nicht mit unseren 'sonderbaren' Fahrzeugen. Im Gegensatz dazu kennen seine Tiere keine Scheu: die stolpern über die Abspannleinen des Zeltes und eine junges Zicklein verirrt sich sogar ins Zelt, da muß dann selbst der tibetische Hirte lachen. In dieser Höhe sind die Nächte zwar kalt (-15°C) und wir freuen uns auf unsere guten Winterschlafsäcke, aber der Sternenhimmel ist unglaublich schön. Die klare Luft lässt die funkelnden Punkte am Firmament doppelt so groß erscheinen, und man fühlt sich ganz nah an den Sternen. Selbst Sterne knapp über dem Horizont sind zu sehen. Das ist in Mitteleuropa kaum möglich. Am Morgen sind die Heringe im Boden festgefroren, das ist der Nachteil, wenn man hier in der Nähe einer Quelle zeltet.

Am nächsten Morgen fahren wir endlich auch mal auf einer Piste mit ausgesprochen guten Fahreigenschaften. Wir fahren durch eine große Ebene mit gelbem Gras und roten Steinen. Farblich dazu passen die schwarzen Vulkankegel im Hintergrund und der tiefblaue Himmel mit einzelnen weißen Flöckchenwolken. Besonders auf den ausgetrockneten Seeböden und Schwemmebenen, einem feinrissigen Lehm, schaffen wir auch hohe Geschwindigkeiten und somit Tagesetappen von 85 km. Normalerweise liegen unsere durchschnittlichen Kilometerleistungen auf den kleinen unscheinbaren Pisten bei 50 bis 60 km, natürlich auch bedingt durch die vielen Foto- und Filmstops zu denen uns die eindrucksvolle Kulisse immer wieder animiert.

Etwa 25km vor der Ortschaft Yanhu, die an der Piste von Ali nach Gertse liegt, kommen wir an eine Straßensperre. Die wieder aufkommende Angst vor den Behörden ist aber nur von kurzer Dauer, denn schnell erkennen wir, dass hier nur die LKW-Fahrer nach ihren Frachtpapieren kontrolliert werden. Wir bekommen an dem von Tibetern betriebenen Posten sogar noch heißes Wasser in unsere Thermoskannen gefüllt und werden dazu eingeladen, in dem kleinen Lehmhaus die Nacht zu verbringen.

Zum Glück kennen wir inzwischen das tibetische Wort für Zelt (gurr) und suchen uns lieber eine Übernachtungsmöglichkeit abseits der freundlichen Menschen in der Weite der Landschaft.

Auch in der Ortschaft Yanhu erleben wir neugierige und freundliche Menschen. Diese Siedlung besteht aus mehreren Reparaturwerkstätten, Restaurants und Garküchen, Herbergen, Läden, einer großen Schule, einigen Verwaltungsgebäuden und einer kleinen Klosteranlage mit Stupas. Wir kaufen einige Maisflocken ein und essen in einer chinesischen Garküche eine Nudelsuppe. Um die Fahrräder stehen etwa 20 Leute und wollen alles mögliche und unmögliche über unsere bisherige Strecke und die Ausrüstung wissen. Wir fragen im Gegenzug nach den Siedlungen und Regionen im weiteren Verlauf unserer Tour, vor allem interessiert uns, wo es Wasser gibt.

Ein richtig tibetisches Dorf

Wir verlassen die Hauptpiste nach Gertse wieder und bewegen uns zurück ins Chang Tang Hochland. Der Tag ist sonnig und recht warm, da es heute ausnahmsweise einmal windstill ist. Am Ufer des farbenprächtigen Salzsees Tarab Tso fahren wir gerade nach Norden. An diesem Salzsee machen wir eine interessante Entdeckung: das am Ufer liegende Eis des Sees ist Süßwasser-Eis, etwas ähnliches hatten wir ja bereits an einem türkisblauen Salzsee weiter im Westen beobachtet. Es findet somit eine Entsalzung beim Gefrierprozess statt. Da wir jedoch noch genug Wasser als Reserve haben und der Tag noch jung ist, schleppen wir von hier kein unnötiges Gewicht in Form von Eisblöcken mit uns herum. Nach weiteren 30 km erreichen wir die kleine Siedlung Bugtse. Der Großteil der Lehmhäuser hat die Form von Bienenkörben und wir können beim besten Willen nicht erraten, was diese fensterlosen etwa vier Meter hohen Gebäude für eine Funktion haben. Etwa 30 dieser Rundbauten stehen hier nebeneinander. Die drei alten Frauen, ein alter Mann und zwei Kinder sind wohl momentan die einzigen Bewohner dieser merkwürdigen Siedlung. Wir werden nach kurzer Konversation zu Buttertee und Tsampa, dem gerösteten Gerstenmehl, eingeladen. Als ich die seltsamen Lehmhäuser filme, zeigt mir der greise Tibeter das Innere des einen oder anderen "Bienenkorbes": es sind Vorratsräume für Ziegen- und Yakdung, beides Materialien die in dieser holzfreien Region als Brennmaterial gebraucht werden, für getrocknetes Fleisch und Käse, für Salz vom nahen Seeufer und für allerlei Haushaltsgeräte. Einige dieser Gebäude werden im Winter wohl auch als Wohnraum genutzt, durch die fehlenden Fenster sind sie gut isoliert.

Die Unterhaltung mit diesen Tibetern erweist sich leider als sehr schwierig, da die Nomaden Westtibets einen eigenen Dialekt sprechen und wir mit unserem kleinen Lhasa-Tibetisch Sprachführer nicht viel ausrichten können. Mit aufgefüllten Thermoskanne setzen wir unsere Reise weiter nach Norden fort.

Bei den Nomaden im Chang Tang

Nach weiteren 15 km kommen wir an einem winzigen Lehmhaus vorbei, wo wir nach Wasser fragen und zum frisch gestampften Buttertee eingeladen werden. Es sind nur sehr wenige Worte, die wir mit diesen freundlichen Leuten wechseln können. Aber wir bekommen Wasser und sie haben ein bisschen exotische Abwechslung in ihrem Alltag. Zwei der anwesenden Nomaden sind auf dem Fußmarsch zu ihren Zelten im Norden und laden uns für den Abend ein, unser Zelt neben den ihren aufzubauen. Das ist leichter gesagt als getan, denn die Nomadenzelte sind in dieser endlosen Weite des Chang Tang schwer zu finden. Eine kleine Bodenmulde reicht schon aus, um dem Zelt den nötigen Windschutz zu bieten. Von Weitem ist das dann nicht zu sehen. So trödeln wir etwas mit unserem Vorankommen, filmen und fotografieren die weidenden Yaks vor grandioser Kulisse und erkennen so die eingeschlagene Richtung der beiden Wanderer, die auf ein trockenes Flussbett zustreben. Plötzlich entdecken wir die zwei Zelte, die an der Erosionskante des Trockenflusses gut geschützt stehen, von weitem war nicht einmal das Flusstal zu sehen.

Der Aufbau unseres Zeltes wird von den beiden Nomadenfamilien mit allerhöchstem Interesse verfolgt. Die Beschaffenheit von Ripp-Stopp-Nylon oder die Tatsache, dass ein dünnes Aluminiumrohr ein Zelt stabilisieren kann, all dies erregt ihr Aufmerksamkeit. Über Generationen hinweg haben diese Nomaden ja ihre eigenen Erfahrungen mit dem Zelten in dieser Landschaft gemacht und ein robustes Zelt aus gewebtem Yakhaar entwickelt, das auch den heftigen Stürmen Tibets stand hält. Nun diskutieren sie darüber, ob diese fremdländischen Gebilde von praktischem oder langanhaltendem Nutzen sein können. Einige Tibeter kommen sogar auf unsere Einladung hin in das Zweipersonenzelt gekrochen, um sich vom Platzangebot im Inneren zu überzeugen. Höchstes Erstaunen riefen die luftgefüllten Isomatten hervor. Auch der Benzinkocher und die Aluminium-Kochkiste ist etwas Neues für sie. Selbst die

zurückhaltenden Frauen stehen nun davor und wollen alles genau beobachten. Am Abend kommen die Nomaden nochmals an unser Zelt und schenken uns große Portionen Tsampa und Tschurra (getrockneten Käse). Wir nehmen das dankbar an, da wir inzwischen Geschmack daran gefunden haben, einige Löffel Tsampa ins morgendliche Müsli einzurühren. Der Trockenkäse ist dagegen nicht unser Fall. Das ebenfalls angebotene getrocknete Yakfleisch nehmen wir gar nicht erst an.

Einsamkeit der Hochwüste

Auf die eine Fahrspur nach Norden kommen wir erst wieder am Mittag des folgenden Tages. Den Vormittag über fahren wir querfeldein und sind froh über unsere guten topografischen Karten, denen wir bisher noch keine Fehler nachweisen konnten. Ohne gutes Kartenmaterial, Kompass und einen GPS-Empfänger ist die Navigation in dieser fast menschenleeren Landschaft äußerst schwierig. Das Chang Tang besitzt nur selten markante Wegmarkierungen, wie hohe, schneebedeckte Berge oder tief in die Ebene eingeschnittene Flüsse. Die Farben und Konturen sind fast überall zum Verwechseln ähnlich und man verliert vollkommen das Gefühl für die Distanzen.

Das Querfeldeinfahren ist jedoch anstrengender als erwartet. Nicht nur, weil die weite Ebene oft weichen, sandigen Untergrund hat, sondern vor allem wegen den vielen Erosionsrillen, die wir von weitem überhaupt nicht erkennen und die uns immer wieder zu Umwegen zwingen. Auf über 5000 m Höhe kosten diese ständigen Entscheidungen nach dem besten Weg viel Kraft. Wir sind dann doch froh, als wir nach ein paar Stunden wieder eine schwache Fahrspur finden, die in unsere Richtung führt. Die Oberfläche der Fahrspur ist zwar auch weich und schlecht zu fahren, aber es ist geradezu entspannend, sich um die Wegesführung keine mehr Gedanken machen zu müssen.

Hinter einem 5360 m hohen Pass schauen wir auf ein unendliches Meer aus gelbem Gras. Die kleinen schwarzen Pünktchen darauf sind Yaks. Die Entfernungen sind nicht abzuschätzen. Fern im Norden liegt die rote Lehmwanne eines Salzsees, den wir bis zum Abend erreichen wollen. Die Tagestemperaturen sind inzwischen auf über 30°C gestiegen und die Landschaft erinnert mich stark die zentrale Sahara. Nomadenzelte sehen wir kaum mehr, noch seltener Menschen. Die Piste führt immer weiter hinab in die Senke, deren tiefster Punkt auf etwa 5000 m liegt. Vom erwarteten See ist nicht zu sehen, nur eine große rote Lehmwanne finden wir vor, die sich exzellent befahren lässt. Ein einsamer Wildeselhengst trabt neugierig in 100 m Distanz parallel zur Fahrspur, der wir folgen. Fahrräder hat der hier wohl noch nie gesehen. Der abendliche Zeltplatz liegt in der Nähe einer Quelle, der einzigen, die wir heute finden. Anhand der Trittspuren von Wildesel und einigen Paarhufern am Ufer erkennen wir, dass wir nicht die einzigen Durstigen hier sind. Wir kochen daher das Wasser ab, bevor wir es nutzen. Auf einen Wasserfilter haben wir verzichtet. In den aller meisten Fällen ist der in Tibet auch nicht nötig.

Der Höhenrekord für die Fahrräder

Am Morgen ist die Landschaft mal wieder weiß. Etwa 10 cm Pulverschnee bedecken das Zelt, doch die Sonne beißt sich allmählich durch und schon gegen 10 Uhr morgens ist nichts mehr von der weißen Pracht zu sehen. Ganz erstaunt bemerken wir, daß die befürchtete Matschpiste nach dem Schneefall ausbleibt und der Boden nicht einmal feucht wird: der Schnee sublimiert in der intensiven Sonne und schmilzt nicht. Die morgendliche Schneedecke macht es möglich, dass wir heute einen der hervorragend getarnten Füchse sehen können. Das braune Fell hebt sich deutlich von der weißen Landschaft ab, als er vor uns davonrennt.

In einem Hochtal sehen wir in Höhen von über 5300 m plötzlich wieder einige Nomadenzelte. Wir radeln nun aus der weiten Senke von 5000 m um den roten Salzsee in das nördlich davon gelegene Bergland. Hier steht noch sehr viel des letztjährigen Grases, das jetzt größere Yak- und Ziegenherden ernährt. Die Nomaden kommen aus ihren Zelten gerannt und winken, als sie uns vorbeifahren sehen. Auch sie haben sicherlich noch nie ein Fahrrad in dieser Gegend zu Gesicht bekommen. Sie haben dann auch genügend Zeit, uns zu beobachten, da es stetig bergauf geht und wir nur sehr langsam vorankommen. Die letzte Rampe zum Pass kommen wir kaum hoch, denn sie ist verdammt steil – zehn Meter fahren, verschrauben, zehn Meter fahren, wieder Pause.... Unsere Körper sind zwar mittlerweile an die Höhe angepasst was gleichmäßige Konditionsleistung anbetrifft, aber bei kurzzeitigen Kraftanstrengungen, wie an kurzen, steilen Rampen, werden die Muskeln dann doch wieder schwer wie Blei. Neben dem mit Gebetsfähnchen geschmückten Steinhäufen liegen wir in der Sonne und genießen die Aussicht. Der Höhenmeter zeigt 5480 m an!

Die nächste Abfahrt ist recht kurz, sodass wir über 5400 m bleiben. Es geht nun in einem Hochtal wieder bergauf. Hier wimmelt es von Esel- und Antilopenherden, es ist eine Freude, diese Tiere zu beobachten. In diese Höhe und zu dieser Jahreszeit scheinen die Nomaden noch nicht vorzudringen. Für uns ist es der höchste Zeltplatz dieser Tour: 5470 m.

Der Morgen ist weiß – schon wieder. Langsam gewöhnen wir uns daran, und inzwischen stört es uns auch nicht mehr. Das Zelt wird eingerollt, die Fahrräder gepackt, und wieder ist bis 10 Uhr die weiße Pracht einfach verschwunden. Dafür bekommen wir es heute tagsüber mit einigen Schnee- und Hagelstürmen zu tun, glücklicherweise von der Seite und nicht direkt von vorne. Der vor uns liegende Pass ist unspektakulär und flach, es ist der Übergang von einem Hochtal in ein anderes. Kontinuierlich und für das Auge fast unmerklich geht es bergauf, und irgendwann geht es ebenso flach in ein anderes Talsystem hinab. Lediglich unsere schmerzende Beinmuskulatur vermag das Ende des Anstiegs und den Beginn der Abfahrt zu erkennen. Dennoch ist es unser bisheriger Höhenrekord mit den Fahrrädern: Der Höhenmesser zeigt 5670 m!

Die Eis-Schlucht

Die Abfahrt ist ebenso unspektakulär und flach, wie der Anstieg auf der anderen Seite und wird auch immer wieder von Quertälern und Bergrippen unterbrochen. Dafür gibt es genügend Bäche, an denen wir unsere Trinkflaschen auffüllen können. Gegen Mittag verlieren wir unsere Fahrspur, der wir seit gestern gefolgt sind. Laut unserer Karten sollte eine Piste durch die vor uns liegende Schlucht führen, aber da ist keine Piste. Der kleine Fluss nimmt den gesamten Raum zwischen den beiden Felswänden ein. Bedingt durch den Schatten und die Kälte in der Schlucht ist der Fluss allerdings noch mit einem dicken Eispanzer bedeckt. Kurzentschlossen, bevor wir jetzt lange nach der verlorenen Fahrspur oder einem Umweg über die Hügel suchen, fahren wir auf dem Eis flussabwärts. Das geht größtenteils sehr gut. Nur selten ist die Oberfläche sulzig und so tief aufgeschmolzen, dass wir schieben müssen. Immerhin kommen wir ganz gut voran und die Richtung stimmt auch.

Die dicke Überraschung kommt dann in Form von breiten Eisspalten, über die wir die Fahrräder schieben müssen, und in Form eines gefrorenen Wasserfalls. Wer macht auch schon eine Fahrradtour auf einem unbekanntem Fluss? Da muss ja so was kommen. Die Höhe des 'Eisfalls' von zwei Metern ist halb so schlimm, allerdings ist dieser Wasserfall im gefrorenen Zustand keine Stufe, sondern eine schräge Rampe. Auf dem glatten Eis einen festen Halt zu finden, um die 50 kg rollende und drückende Masse eines Fahrrades samt Anhänger vorsichtig nach unten zu führen, erfordert doch einiges an Geschicklichkeit und Kraft.

Unbeirrt, dass der Weg auf dem Fluss eventuell noch blöd enden könnte, fahren und schieben wir weiter flussabwärts – aus der Schlucht würden wir jetzt sowieso nicht so ohne weiteres heraus können, die Hänge sind zu steil. Als die Felswände beiderseits des Flusses zurückweichen und mehr Sonne auf das Eis trifft, wird es in der Tat recht ungemütlich unter unseren Sohlen und Reifen, regelmässig knackt das Eis und wir brechen leicht ein. Zudem verwandelt sich der oberflächliche Schneematsch immer mehr in Eiswasser. Die Speichen, Schaltung und Bremsen vereisen im Handumdrehen, die Fahrräder bekommen ein komplett neues Design. Wir müssen nun wieder über Land weiter. Nachdem wir in einer großen Kraftaktion die Uferböschung hochgeschoben haben, stehen wir plötzlich vor einem grandiosen Panorama. Eine grasbewachsene Ebene erstreckt sich etwa 100 m unter uns bis zum entfernten Horizont, der von einigen 6000ern beherrscht wird. Rechts unterhalb öffnet sich ein weiter Canyon mit fließendem Wasser aus 'unserem' Fluss, an dessen Hangkante wir dann unser Zelt aufbauen.

Erschöpfung

Zwangsweise ist heute ein Ruhetag – nicht nur weil über Nacht die Landschaft um unser Zelt 20 cm dicken eingeschneit wurde, sondern weil wir beide an starkem Durchfall leiden. In einer Höhe von über 5200 m brauchen wir daher keinen Gedanken darüber verschwenden, ob wir weiterfahren sollen. Wir sind so geschwächt, dass selbst das Aufstehen und aus dem Zelt kriechen zur körperlichen Anstrengung wird. Wir verabreichen uns die nötigen Medikamente sowie ein leckeres Blaubeer-Müsli und verbringen die restliche Tageszeit mit Lesen, Schreiben oder Schlafen. Gegen Mittag – der Schnee ist längstens wieder sublimiert – brennt die Sonne derartig stark auf das Zelt, dass wir alle Reisverschlüsse öffnen müssen. Der Westwind bringt etwas Kühlung. Wir erholen uns nur sehr langsam. Die Hitze im Zelt und die kalte Luft vor dem Zelt sind das eine Extrem, die Höhe das andere. Wenn man beispielsweise beim Schlafen versucht, durch die Nase zu atmen, bekommt so aber nicht genug Sauerstoff in die Lunge und

instinktiv wird der Mund geöffnet. Durch die trockene Luft ist dann beim Aufwachen der Rachen, der Gaumen und die Zunge eingetrocknet, die Lippen sind spröde und man braucht erst mal einen warmen Tee. Das Teewasser kocht allerdings schon bei 70°C. Fast genauso schnell dampft die Körperflüssigkeit über die Hautporen ab. In dieser Höhe müssen wir ständig trinken und uns eincremen. Die Hautcreme, die wir mehrmals täglich auf die geschundenen Hände und ins Gesicht schmieren, ist stets in wenigen Minuten vollständig aufgesogen.

Durch ein stark gefährdetes Paradies

Das erste mal seit einigen Tagen hat es nachts nicht geschneit. Wir schaffen einen frühen Start und können uns so an den riesigen Wildtierherden erfreuen, die das goldgelbe Gras abweiden. Bis zum Horizont sehen wir Kiang-, Antilopen- und Gazellenherden, die in ständiger Bewegung sind. Wie dunkle Wellen bewegen sich die Tiere im Gleichtakt über die Hochebene, durch die wir fahren. Ein wahres Tierparadies trotz des spärlichen Grasbewuchses. Jedoch ist auch dieses Paradies stark gefährdet: Nicht nur die Ausbeutung der tibetischen Bodenschätze durch die chinesischen Besatzer wirkt sich fatal aus auf das ökologische Gleichgewicht des Chang Tang, auch die gnadenlose Jagd der Chinesen auf die Tibetantilope zerstört dieses Paradies. Die Shatoosh-Wolle, die aus dem Fell der geschossenen Antilopen gewonnen wird, wird von chinesischen Händlern hoch bezahlt. Die Einrichtung des "Nationalparks Chang Tang" ist ein reines Täuschungsmanöver gegenüber den westlichen und internationalen Naturschutzorganisationen. Der Naturschutzpark ist nicht das Papier wert, auf dessen Basis er gegründet wurde. Die tibetischen Nomaden würden es niemals zulassen, dass ihre Naturressourcen so geplündert werden. Durch die Einrichtung des Parks konnte man den Nomaden die Jagd auf die Antilopen und andere Wildtiere verbieten, nur um den chinesischen "Wilderern" mit ihren schnellen Jeeps und Schnellfeuergewehren das Feld zu überlassen. Die chinesischen Besatzungsbehörden verdienen beim Handel mit der Wolle sehr gut mit und decken so die Illegalität dieses Massenabschlachtens.

Ein Brunnen im Treibhaus

Auf unserer Karte ist eine Ortschaft eingezeichnet, die mit Samalxung benannt ist. Wir nähern uns dieser Siedlung mit der gegebenen Vorsicht, weil wir ja nicht wissen, ob hier chinesische Behörden residieren oder Antilopenjäger den Blick von Fremden nicht mögen, denn wir befinden uns ja ohne offizielle Genehmigung in dieser Region Tibets. Aus der Entfernung von zwei Kilometern entdecken wir die Häuser, aus denen auch Rauch aufsteigt. Als wir uns nähern, bemerken wir dass die Siedlung nur aus drei Gebäuden besteht, aber wir entdecken keine Menschenseele. Etwa 100 m abseits der Wohngebäude befindet sich ein Häuschen, das offensichtlich das Brunnenhäuschen ist. Das nutzen wir aus um unsere Wassersäcke mit klarem eiskaltem Grundwasser zu befüllen. Damit der Brunnen nicht einfriert, ist um ihn eine Konstruktion mit doppelter Glasfront nach Süden gebaut, was dem Brunnen wie ein Treibhaus aussehen lässt. Eine kleine Herde Yaks ist sofort zur Stelle, als wir das Brunnenhäuschen betreten. Die Tiere wissen sehr wohl, was wir vorhaben und hoffen auf eine Befüllung der Viehtränke. Diese ist aber undicht, so dass sich nur an einer kleinen Stelle eine Pfütze bildet. Sofort entsteht ein Gerangel unter den großen Tieren während wir sie aus nächster Nähe beobachten können.

Noch immer lässt sich niemand der sonst so neugierigen Tibeter blicken. Vor einem der drei Gebäude steht auch ein Kleinlaster und – wir staunen nicht schlecht – ein chinesisches Fahrrad. Welchen Nutzen dieses Fahrzeug in dieser Einsamkeit besitzen soll, wird uns nicht klar. Das kleinwüchsige tibetische Reitpferd ist in dieser Höhe noch sehr gut einsetzbar und sicherlich unempfindlicher gegenüber Pannen als ein Fahrrad.

Der 'Höhepunkt' unserer Tour

Direkt neben unsere Route steht ein etwas über 6000 m hoher Berg, der nach unserer russischen Generalstabkarte relativ einfach zu besteigen ist. Jetzt sind wir nicht mehr zu halten. Die Fahrräder werden in einer Bodensenke abgestellt und jeder schnallt sich eine kleine Tasche um die Hüfte, dann geht's los. Wir kommen durch alpine Wiesen mit kriechende Zwergsträuchern. Einige Arten können wir auch identifizieren, trotz des eingetrockneten Zustandes der letztjährigen Pflanzen: *Artemisia*, *Androsace*, *Leontopodium*, *Campanula*, *Pedicularis*, *Antenaria* oder *Dianthus*. Selbst in 5500 m Höhe finden wir diese Pflanzen noch vereinzelt. Je höher wir kommen, desto häufiger durchqueren wir Felder mit Altschnee. In einem dieser Felder entdecken wir die Spur eines Schneeleoparden. Der einsame

Jäger sucht lieber in der Höhe nach Bergziegen oder Steinböcken, als dass er unten in der Ebene nach Antilopen und Gazellen Ausschau hält. Im goldgelben Gras wäre er auch kaum getarnt.

Der Aufstieg ist so wie es die Landkarte versprach: ein gemütlicher Spaziergang, lediglich der letzte Teil erforderte doch ein bisschen Klettergeschick. Nach etwas über drei Stunden stehen wir auf einem Felsbuckel in 6030 m Höhe und genießen den Rundblick auf die Grasebene im Westen, auf zwei Salzseen im Süden und auf eine sanfte Hügellandschaft im Norden. Der Blick nach Westen wird durch das Bergmassiv, auf dem wir stehen eingeschränkt. Ein Steinadler kreist über uns. Mit dem Fernglas versuchen wir in der Ebene unter uns den weiteren Verlauf unserer Route zu bestimmen. In der klaren Gebirgsluft ist jedoch das Abschätzen von Entfernungen äußerst schwierig. Zusätzlich lassen die vielfältigen Braun- und Gelbtöne des Chang Tang es aus dieser Höhe einfach nicht zu, nähere Details zu entdecken. Es bleibt also weiterhin spannend, wohin wir als nächstes kommen werden. Die Nacht kühlt stark aus. Die kalten Fallwinde vom schneebedeckten 6000er kriechen in jeder Ritze. Zusätzlich heult ein Wolf vom Berg herab. Wer kommt da nicht in fröstelnde Gedanken?

Technisches Desaster und Improvisation

Alles fängt heute so gut an. Es ist fast windstill, die spärliche Bewölkung hängt nur im Norden an den Bergen, die Fahrspur, der wir seit gestern folgen, macht richtig Spaß und wir kommen sehr gut voran. Doch plötzlich höre ich ein unangenehmes Knacksen von meinem Hinterrad und sofort blockieren die Bremsen. Verwundert steige ich ab und suche nach dem vermuteten Speichenriss. Dann entdecke ich aber die Katastrophe, mit der keiner von uns rechnete: die Felge des Hinterrades ist auf 30 cm der Länge nach aufgerissen und das Felgenhorn, welches den Reifen festhält, hat sich um einige Millimeter nach außen verbogen. An eine Weiterfahrt ist so nicht zu denken. Wir packen erst einmal mein Fahrrad komplett ab und grübeln über die möglichen Reparaturmaßnahmen. In die gegenseitigen Beratungen mischt sich immer wieder Wut über den Felgenhersteller, der gerade diese Felge für den Extremeinsatz konzipiert hat, sich jedoch von den Leichtgewichtsfetischisten in der Mountainbikeszene dazu verleiten lassen hat, am Material zu sparen. Der Felgenriss geht eindeutig auf einen Materialfehler zurück und nicht auf den Verschleiß beim Bremsen. Nach vier Wochen und 2000 km darf das mit einer neuen Felge noch nicht passieren. Glücklicherweise besitzen wir nicht nur ein gewisses Improvisationstalent und Erfahrungen von früheren Touren und Reparaturen, sondern auch eine Rolle eines stabilen Textilklebebandes. Damit können wir die gerissene Stelle quer zur Laufrichtung bandagieren und den Reifen wieder fest in sein Felgenbett setzen. Zur weiteren Sicherheit wechseln wir mein repariertes Hinterrad an Waltrauds Fahrrad, da dort 20 bis 30 kg (je nach Befüllung des Wassersacks) weniger Auflast existiert. Nach fast zwei Stunden können wir weiterfahren, wissen aber noch nicht, was wir der reparierten Felge noch zutrauen und zumuten dürfen.

Neugierige Pfeifhasen am Zelt

Auf einem Pass in 5350 m Höhe stoßen wir auf die von Norden kommende Piste von der Siedlung Lugu. Nun ist es erst mal wieder vorbei mit dem Fahrspaß, da hier wieder die Regel gilt, wonach die Piste um so schlechter ist, je mehr oder häufiger LKWs darauf fahren. Nach und von Lugu scheint also einiges an LKWs unterwegs zu sein. Vielleicht ist dort oben im zentralen Chang Tang eine Miene für Uran, Gold oder Borium, vielleicht sind es aber auch nur die chinesischen Wilderer. Wir quälen uns mal wieder Kilometer für Kilometer auf Wellblech voran. Zudem geht es auch noch kräftig einen langgezogenen Hang bergauf, und das bei starkem Wind von vorne. Später, als wir auf der anderen Seite eines weiteren Passes durch eine grasbedeckte sanfte Hügellandschaft fahren, drückt der Wind immer stärker aus Südosten. Er zwingt uns zu einem frühzeitigen Zeltlager in einem ausgetrockneten Bachbett – dem einzigen einigermaßen windgeschützten Ort dieser Gegend. Wenn wir bei schönstem Sonnenwetter wegen des Windes nicht vorankommen und die angestrebte Kilometerleistung nicht schaffen, sind wir stets etwas frustriert. Der Felgenschaden heute tut ein Übriges dazu. Immerhin hat sich der Riss in den letzten 50 km nicht vergrößert.

Ein kleiner Lichtblick sind die zahllosen Pfeifhasen (Pikas), die rings um unser Zelt ihre unterirdischen Wohnbauten und Gänge gegraben haben. Sie sind zwar scheu und besitzen in dieser deckungslosen Landschaft viele Feinde (Adler, Falken, Füchse, Wölfe oder Bären), können aber nach einer kurzen Angewöhnung ihre Neugierde nicht unterdrücken und beobachten uns bei allen Aktivitäten am Zelt und den abgestellten Fahrrädern. Selbst das Aufstellen des Stativs mit der Filmkamera wird beäugt. So gelingen wir auch mal einige Nahaufnahmen der einheimischen Fauna – die großen Tierherden sind ja immer nur mit dem Teleobjektiv einzufangen.

Zurück in der Zivilisation

Heute verlassen wir das zentrale Chang Tang Hochland und beenden unseren 10tägigen Aufenthalt in über 5000 m Höhe. Die Fahrt von einem 5230 m hohen Pass geht rasant hinab in die große Grabenbruchzone nördlich des Transhimalayas und zur Stadt Gertse, die auf 4750 m liegt. Je näher wir dieser chinesischen Garnisonsstadt kommen, desto unbefahrbarer wird die Pistenoberfläche. Streckenweise müssen wir neben die Piste ausweichen, weil das LKW-Wellblechmuster nicht mehr mit Fahrrädern zu bewältigen ist. Aber irgendwie freuen wir uns auch darauf, nach über drei Wochen wieder in eine größere Siedlung zu kommen. Unser Vorrat an Nudeln und Reis hätte eh nur noch für drei Tage gereicht. Der Zucker ging schon vor ein paar Tagen aus. Wir lechzen nach Keksen und anderen Süßigkeiten und machen den ersten Stop vor einem Lebensmittelladen.

Kaum haben wir eingekauft, stehen auch schon zwei Polizisten hinter uns und bitten darum, ihnen aufs Revier zu folgen. Dort sitzen etwa sechs blau uniformierte Polizisten, von denen aber keiner Englisch spricht. Telefonisch werden wir mit einer Person verbunden, der wir zu erklären haben, was wir in Gertse zu suchen hätten, und wohin wir weiter reisen wollen. Mit einer vorher ausgemachten Ausrede entschärfen wir die eventuell für unsere Reise gefährliche Situation und werden noch nicht einmal nach unseren Pässen oder Visa gefragt. Die Polizisten sitzen gelangweilt hinter ihren Schreibtischen und spielen am Computer Autorennen oder Karten. Ist das die gefürchtete Besatzungsmacht? Sicherlich sind diejenigen Polizisten, die in diese einsame Stadt versetzt wurden, nicht unbedingt daran interessiert, zu viel Staub wegen zwei Fahrradtouristen aufzuwirbeln. Dienst nach Vorschrift ist der bequemste Weg. Das eigene Einkassieren einer Strafzahlung ist eine weitere Möglichkeit, die uns jedoch erspart bleibt. Nach kurzer Suche finden wir ein Gasthaus mit angeschlossener Herberge, das von einer uighurischen Familie betrieben wird. Eine Nudelsuppe und ein heißer Tee wecken wieder unsere Lebensgeister. Wir quartieren uns für zwei Tage ein und hoffen darauf, hier die kaputte Felge reparieren zu können. Aber niemand kann Aluminium schweißen und das Improvisationstalent der einheimischen läßt uns mit unserem Problem ebenfalls im Stich. Keiner ist in der Lage, eine passende Bandage aus einem Stück Blech zu schneiden und an der Felge zu befestigen und eine passende Ersatzfelge gibt es natürlich auch nicht. Der Riss in der Felge hat sich um einen halben Zentimeter verlängert. Wir bandagieren die Felge nochmals mit dem Textilklebeband trauen jedoch dem Hinterrad die extrem rauhe Piste nach Süden über den Transhimalaya nicht mehr zu. Wie wir später feststellen dürfen, war diese Annahme auch berechtigt.

Ausruhen und zermürbendes Warten

Die vor der Herberge geparkten Fahrräder ziehen innerhalb weniger Minuten große Trauben an neugierigen Menschen an, die sich jedes Detail der bepackten Boliden anschauen wollen. Hin und wieder versuchen wir auch technische Details zu erklären, scheitern aber immer an der sprachlichen Barriere. Dafür sind die Menschen sehr freundlich und auch nicht besonders aufdringlich. So verbringen wir zwei Tage damit, einige Ausrüstungsgegenstände zu reparieren, die nötigen Tagebucheinträge nachzuholen oder die Stadt etwas genauer zu erkunden. Dabei stellen wir auch fest, dass die einzige Bank in der Stadt keine Dollar- oder Euroscheine umtauscht! Wir müssen also mit den letzten chinesischen Scheine gut haushalten. Glücklicherweise ist das Essen und die Unterkunft bei den Uighuren recht billig. Es gibt Hefeklöße, frisches Maisbrot, verschiedene Arten von Nudelgerichte und Omelett mit Schaffleisch. LKWs kommen einige durch Gertse, aber die meisten fahren nach Westen in Richtung Ali, oder sie nehmen uns nicht mit, weil ihnen westliche Touristen als Beifahrer bei den Straßenkontrollen zu gefährlich sind. Die LKW-Fahrer können ihren Transportlizenz und somit ihren Beruf verlieren (oder gar schlimmeres?), wenn sie uns mitnehmen. Was wir jedoch auch wissen ist, dass die Straßenkontrollen alles andere als streng sind und die erfahrenen LKW-Fahrer genügend Tricks besitzen, um sich mit dem Transport von Touristen ein paar Dollars extra zu verdienen.

Das Warten auf eine günstige Transportgelegenheit hat am Mittag des dritten Tages, seit wir in Gertse sind, endlich ein Ende: ein LKW-Konvoi aus drei Fahrzeugen hält vor unserer Unterkunft, wobei einer davon ein uralter zweiachsiger Isuzu ist, der von einem Khampa-Tibeter gefahren wird. Schnell sind wir uns über den Fahrpreis einig und verladen die Fahrräder und Ausrüstung auf der Ladefläche. Der Beifahrer des Isuzu nimmt in einem der beiden kleinen Dongfeng LKW Platz, so dass wir beide nebeneinander im Führerhaus des Isuzu sitzen können.

Ohne Servolenkung und Bremskraftverstärker

Der Isuzu fährt zwar recht schnell und ist auch gut gefedert, was bei den rauen Pisten von erheblichem Komfort ist, aber er ist halt schon alt und quält an den steilen Rampen mitunter ganz schön. Da es hinter der Siedlung Dongtso genau nach Süden über den Gebirgskamm des Transhimalayas geht, hat das alte Fahrzeug kräftig zu tun. Er ist mit mehreren Tonnen Borium beladen, da spielt unsere Ausrüstung keine Rolle mehr. Gefahren wird bis spät in die Nacht, obwohl es inzwischen stark zu schneien begonnen hat. Unser tibetischer Fahrer ist ja seines Beifahrers beraubt worden und kommt nun in ernsthafte Schwierigkeiten: Ständig fallen ihm die Augen zu und so fordert er uns auf, ihn zu beobachten und gegebenenfalls wach zu klopfen. Das geht etwa zwei Stunden gut, bis es uns zu gefährlich wird. Die Piste führt ja nicht nur auf flachem Terrain entlang. So kommt es, dass ich nach einiger Überredungskunst am Lenkrad sitze und mit einem alten LKW durch Tibet fahre, während unser Fahrer neben mir sitzt und schläft. Jeder Schlag von der Piste kommt am Lenkrad an, jedes Loch und jeder Wackerstein wird direkt in die Schulter übertragen. Die Bremsen sind ohne Bremskraftverstärker, was jedoch nicht so bedeutsam ist, da wir ja eh nicht schneller als 30 km/h vorankriechen. An einer kleinen Herberge in einer Bretterbude am Pistenrand, irgendwo in den Bergen, machen wir Halt. Es gibt eine heiße Nudelsuppe für uns, während die tibetischen Fahrer der drei LKWs ihre Tsampa-Beutel und ihr Trockenfleisch herausholen und sich damit begnügen. Heißer Buttertee wird von den Wirten herumgereicht. Geschlafen wird dort, wo man zuvor gegessen hat.

Die gleißende Morgensonne verjagt den Schnee der letzten Nacht wieder recht rasch. Die beiden Dongfeng LKWs haben erhebliche Startschwierigkeiten während der alte Isuzu mit einem kleinen Feuer aus Yakdung unter dem Tank problemlos anspringt. Die Landschaft ist atemberaubend schön. Weite Täler wechseln sich mit engen Schluchten ab. Über 5000 m Höhe liegt eine geschlossene Schneedecke und die Pässe sind steil und matschig. Wir kommen an einigen Salzseen vorbei und genießen die Vielfalt an Blau- und Türkistönen. Große Yak- und Schafherden säumen die grasbewachsenen Hänge und dort, wo kleine Bäche und Flüsse fließen stehen vereinzelt Lehmhäuser oder ausladende Nomadenzelte aus schwarzer Yakwolle.

In Tsoqen legen die Fahrer eine Mittagsrast ein. Die Stadt ist eine typische von den Chinesen aus dem Nichts gestampfte Garnisonsstadt mit drei Betonstraßen, einem großen Verwaltungsgebäude, einem Krankenhaus, einer Schule, einer Kaserne und wahllosen kleinen zweistöckigen Betonkästen mit Wohnungen oder Geschäften. Dieser Stadt sieht man an, dass sie nicht gewachsen ist. Nichts ist älter als 20 Jahre, trotzdem herrscht die Farbe grau eindeutig vor und viele Gebäude machen einen verfallenen Eindruck. Kurz hinter der Stadt befindet sich eine Straßenkontrolle, wo die LKW-Fahrer ihre Frachtpapiere vorzeigen müssen. Auf Geheiß unseres Fahrers ziehen wir uns einen tibetischen Strohhut und eine Baseballmütze über die Köpfe, die Augen sind durch unsere Gletscherbrillen verdeckt und wir simulieren tiefen Schlaf, während wir jedoch vor Aufregung kaum still sitzen können. Die Polizisten sind nicht außerhalb ihres Häuschens und können uns dadurch nicht deutlich genug erkennen, um den Schwindel zu entlarven. Wenig später darf ich wieder für zwei Stunden ans Steuer. Inzwischen hat unser Fahrer soviel Vertrauen in meine Fahrkünste gewonnen, dass er richtig tief und lange schlafen kann. Die anderen LKW-Fahrer aus dem Konvoi wissen noch gar nicht, dass ich fahre und wundern sich schon darüber, wie unser Tibeter so lange die Spur halten kann. Das wird erst am nächsten Tag bekannt, als ich mal wieder von der Fahrerseite aussteige und zur Beifahrerseite wieder einsteige.

Frühling im Tal des Yarlung Tsangpo

Wir freuen uns einerseits, dass die strapaziöse Piste über das Transhimalaya hinter uns liegt und wir uns diese Piste unserer kaputten Felge erspart haben, sind aber dadurch mit einem Schlag im Süden Tibets angekommen und werden das Gefühl nicht los, in eine andere Raumzeit gefallen zu sein. In der Tat ist die Landschaft ab Lhatse, wo wir vom LKW gesprungen sind und wieder per Rad weiterfahren, erheblich anders als die des Chang Tang Hochlandes oder des Transhimalaya-Gebirges. Wir radeln entlang des Brahmaputra, der hier Yarlung Tsangpo heißt, auf einer Höhe von nur 3900 m. Entlang des Flussufers sehen wir Pappeln, Erlen und Weiden, bei denen die Knospen gerade aufplatzen und das erste Grün zum Vorschein kommt. Pflanzliches Grün haben wir sicherlich am meisten in den letzten fünf Wochen vermisst. Die Felder und Äcker sind noch braun. Die Bauern pflügen gerade und bereiten die Aussaat vor. Die Landwirtschaft, in erster Linie der Anbau von Gerste und Kartoffeln, ist die Haupteinkommensquelle, Nomaden gibt es hier kaum. Die Dörfer sind groß und strahlen (ehemaligen?) Wohlstand aus. Die Häuser sind vielen bunten Fahnen geschmückt und in fast jedem Dorf gibt es kleine Klöster, intakte, zerstörte oder im Wiederaufbau befindliche. Mit Freude bemerken wir, daß in den Dörfern öffentliche Brunnen stehen, die wir für unsere Wasserversorgung reichlich nutzen. Und nach

vielen Tagen können wir erstmals wieder frisches Brot kaufen. Die Region lädt richtiggehend zum Radeln ein, auch wenn die Piste einmal wieder alles andere als angenehm ist. Wellblech wechselt sich mit Schlamm ab. Dazu gesellt sich noch Gegenwind und ein für uns ungewohnt dichter Autoverkehr. Die Hauptpiste nach Shigatse ist in Bau und gesperrt, sodass der gesamte Verkehr auf die kleine Piste am Fluss entlang geleitet wird – ganz zu unserem Leidwesen.

Nachts höre ich zum erstenmal während dieser Tour Regentropfen auf der Zelthaut. Der Morgen begrüßt uns mit Nieselregen, der allerdings gegen neun Uhr der Sonne weicht. Die Bergriesen der Umgebung sind alle mit einem frischen weißen Überzug versehen. Die Piste ist durch den Regen besonders stark aufgeweicht. Die Fahrräder verschlammten sofort und es dauert auch nicht lange, bis wir selber die Farbe der Piste angenommen haben. Die schlammige Piste ist wohl auch einem LKW zum Verhängnis geworden, an dem wir vorbeikommen. Der Zweiachser liegt auf dem Kopf und seine Fracht, bestehend aus Brettern, ist über die Breite der Fahrspur verstreut. Die Tibeter, die damit beschäftigt sind, alles auf einen anderen LKW umzuladen, halten kurz inne, um unsere zwei Fahrräder zu betrachten. Die Aufforderung, mitzuhelfen lehnen wir dann jedoch dankend ab – das ist uns etwas zu heikel: der Benzintank tropft, aber das hält die Arbeiter nicht vom Rauchen ab.

Das türkisblaue Flusswasser, die steilen Felswände mit den schneebedeckten Bergriesen, der blaue Himmel, das zarte Grün der jungen Pappelblätter und die bunten Gebetsfähnchen – das fügt sich alles farblich so harmonisch in die Landschaft. Welch eine Farbenpracht nach den Braun- und Gelbtönen des Hochlandes. Wir sind endlich im Frühling angekommen. Die Temperaturen verhalten sich ebenso. Wir können mit T-Shirts und kurzen Hosen fahren, müssen uns aber immer noch intensiv eincremen, da die Sonne in 4000 m Höhe noch stark genug ist, unsere Haut zu verbrennen. Die ersten Blüten finden wir wenig später: ein rosa-weißer Aprikosenbaum in einem der zahlreichen Dörfer.

Soziale Unterschiede zwischen Hochland und Tal

Die Bauern sind eifrig damit beschäftigt, ihre Terrassenfelder zu pflügen und die Gerste auszusäen. Die Yaks, die hier vor den Pflug gespannt werden, sind nicht mit den großen und halbwilden Herdentieren des Hochlandes zu vergleichen. Mit der traditionellen roten Wollschleife, die zwischen den Hörnern ins Fell geflochten wird, sehen diese Tiere friedlicher aus. Auch sind viele der Tiere kleiner und besitzen ein geschecktes weiß-schwarz Fell, was von der Einkreuzung von Hausrindern herrührt.

Die Menschen sind freundlich und neugierig, jedoch nicht mehr so zurückhaltend, wie im Hochland. Einige rufen uns "Hello!" hinterher. Touristen ist man hier gewohnt, sogar solche, die auf Fahrrädern vorbeikommen. Wir fahren ja jetzt auf dem Friendship Highway, der Lhasa mit Katmandu verbindet und jährlich von einer Vielzahl an Radtouristen befahren wird. Da verwundert es auch nicht, dass die Kinder in den Siedlungen unseren Fahrrädern hinterher rennen. Leider betteln auch einige der Kinder – etwas, was wir bei den weitaus ärmeren Nomadenkindern nie beobachtet hatten. Eigentlich müssten die Kinder tagsüber in der Schule sein, aber scheinbar sind die zuständigen Behörden mit anderen Dingen als der Durchsetzung der Schulpflicht beschäftigt, oder es sind gerade Ferien? In den landwirtschaftlich geprägten Siedlungsbereichen des Yarlung Tsangpo-Tals, wo in jedem größeren Dorf ein Schulgebäude steht, fragen wir uns schon nach den Gründen für die Abwesenheit vom Unterricht. Die Folgen bekommen wir zu spüren. Die Kinder versuchen beim Rennen hinter unseren Fahrrädern die Packtaschen zu greifen und lose Dinge sind schnell verloren. Einige gehen dabei äußerst rabiat und frech vor, sodass wir die eine oder andere Backpfeife verteilen müssen. Diese Tatsache jedoch entsetzt und enttäuscht uns. Unsere bisherige Vorstellung und Meinung von den friedvollen und zurückhaltenden Tibetern gerät ins Wanken. Die chinesischen Besatzer leisten scheinbar auch hier gründliche Arbeit. Denn erst die soziale Entwurzelung der Tibeter zu ihrer Jahrhunderte alten Tradition und ihrer nachhaltigen Landwirtschaft bereitet die Basis für solches Verhalten. Die vielen Touristen des Friendship Highway, die billige Geschenke oder Essen an die Kinder verteilen tun ein übriges.

Chinas Wirtschaftsboom hat Tibet im Griff

Entlang des gesamten Friendship Highways wird gebaut. Bis Ende 2006 soll die Strecke von Lhasa bis Lhatse auf einer neuen Trasse fertig asphaltiert sein. Ein Mammutprojekt mit unzähligen Arbeitern und einem entsprechend dichtem Aufkommen an Baufahrzeugen. Was in China ohne Ende zur Verfügung steht, sind billige Arbeitskräfte. Im Straßenbau sind Millionen von Wanderarbeitern beschäftigt, die davon profitieren, dass der momentane Wirtschaftsboom die zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen möglich und nötig macht. Andererseits dienen diese gigantischen Bauprojekte in Tibet, ob asphaltierte

Straßen oder aus dem Boden gestampfte Neubausiedlung, auch der Festigung des chinesischen Besatzungsstatus. Je mehr in Tibet gebaut und investiert wird, desto stärker wächst der chinesische Anteil an der Gesamtbevölkerung und lässt die Tibeter in naher Zukunft eine Minderheit im eigenen Land werden. Durch den Wirtschaftsboom profitieren auch genügend Tibeter, die sich nun ebenfalls Mobiltelefone, Pkws oder einen häuslichen Stromanschluss leisten können. So wird eher früher als später die größten und dichter bevölkerten Gebiete Tibets einen chinesischen Charakter bekommen. Die tibetische Lebensweise und Kultur wird zur Folklore degradiert und die tibetische Identität stirbt langsam aus.

Für China ist es der ideale Expansionsmarkt für die Billigprodukte, so dass sich das Einkommen der Mittel- und Oberschicht im produktiven Osten des Landes stetig erhöht. Nebenbei wird nicht danach gefragt, was die Tibeter dazu sagen, dass ihre landeseigenen Rohstoffe und Waren regelrecht geklaut werden.

Für die Tibeter selbst bleiben in der Regel die schlecht bezahlten oder unerwünschten Arbeitsplätze übrig. Die Beteiligung am Wirtschaftsboom ist sehr gering. Tibeter werden von den Chinesen als Menschen zweiter Klasse bezeichnet und so auch behandelt. Die Chinesen mit ihrem Jahrtausende altem kulturellem Gedächtnis können nicht akzeptieren, dass es gleichwertige Kulturen in ihrer Umgebung geben kann. Dieser offen ausgetragene Rassismus der Chinesen ist auch nicht durch die Anprangerung der Menschenrechte ausrottbar. Die Verachtung der Chinesen gegenüber anderen Kulturen zeigt sich übrigens auch immer wieder bei Gesprächen und Verhandlungen mit westlichen Wirtschaftspartnern, wovon uns Industriemanager aus Europa erzählen. Die einzige Möglichkeit, dem Rassismus gegenüber den Tibetern zu begegnen ist die kulturelle und finanzielle Autonomie Tibets – wenn schon eine völkerrechtliche Loslösung von China momentan nicht möglich ist.

Durch die Schlucht des Yarlung Tsangpo

Je weiter wir nach Osten kommen, desto tiefer kommen wir ins Tsangpo-Tal, desto üppiger haben die Bäume schon ausgeschlagen, das Gras sprießt, die ersten Blumen blühen am Wegrand und desto frühlingshafter steigen die Temperaturen. Der einzige Vorteil, den wir für uns sehen, ist die bequemere Fahrweise auf den schon fertigen Asphaltstrecken. Noch besser wird es für uns, als wir auf einen Teilabschnitt der Mammutbaustelle kommen, auf der gerade einseitig asphaltiert wird und der gesamte Verkehr daher weiträumig umgeleitet wird – unsere ursprüngliche Überlegung, die sogenannte 'Nordroute' nach Lhasa zu nehmen, verwerfen wir schnell wieder, als wir erfahren, dass nun der gesamte Verkehr über diese Route geleitet wird. Dann doch lieber durch die Baustelle... Die freundlichen Straßenpolizisten, von denen wir sogar noch unsere Thermoskannen mit Heißem Wasser befüllt bekommen, lassen uns Radfahrer ohne Probleme passieren. So kommt es, dass wir nicht nur interessante Einblicke in die chinesischen Straßenbaumethoden bekommen, sondern auf weiten Strecken einsam und alleine auf brandneuem Asphalt dahingleiten können, selten mal gestört durch ein Baustellenfahrzeug oder einen kleinen Trupp an Bauarbeitern, die am Straßenrand an der Böschungsverbauung arbeiten.

Wir begeistern uns hinter jeder Talkurve erneut über die phantastische Landschaft. Bergdörfer schmiegen sich an die steilen Hänge, während auf den Schwemmfächern der Zuflüsse terrassierte Gersten-, Weizen- und Kartoffelfelder angelegt sind. Dazwischen gibt es das eine oder andere Rapsfeld, welches durch seine gelbe Farbe schon von weitem hervorsticht. Die Frauen lachen und winken uns von ihrer Feldarbeit zu, während die Männer mit den rotgeschmückten Yaks die Felder pflügen und dabei lauthals singen. Eine angenehm harmonische Landschaft, solange noch kein Autoverkehr über die breite Fernstraße donnert. Die Ortschaften sind allesamt noch im traditionellen Baustiel mit Flachdächern, auf denen das Getreide getrocknet und gedroschen wird, auf denen das Stroh gelagert wird und die Hühner herumlaufen. An den meisten Fenstern und Türen wehen bunt geschmückte Vorhänge und die Eingangstüren zum Hof sind reichlich verziert und bemalt. Die Pappeln und Obstbäume sind schon voll belaubt und die Vögel singen. An den Hängen finden wir schon eine Vielzahl an Blütenpflanzen und blühenden Sträucher: weiße Rosen, blauer Hauhechel, gelber Ginster und Jasmin – ein richtiger Frühlings-Flash für uns.

Straßenbau auf Chinesisch

Immer wieder amüsieren wir uns über die Methoden der chinesischen Straßenbauarbeiten, und nicht selten sind wir schlicht und einfach schockiert darüber, wie es auf den Baustellen zugeht: Mit Hochdruck

wird hier von früh bis spät an der Straße gearbeitet. Wenn die nötigen Maschinen fehlen oder in zu geringer Anzahl vorhanden sind, so wird die Menschenkraft zur Grundlage aller Tätigkeiten. Da werden zur Hangstabilisierung riesige und ebenso waghalsige Gerüste an die Felsen geschraubt, um in mühevoller Handarbeit mit Hammer und Meißel die losen Steine vom Festgestein zu lösen. Kilometerlange Natursteinmauern werden von Hunderten von Arbeitern und Arbeiterinnen, oft auch von Kindern, aufgeschichtet und mit Zement fixiert. Der Zement wird, anders hätten wir es uns auch nicht vorstellen können, mit der Schaufel auf dem Boden angerührt. Das Baumaterial kommt direkt vom Hang daneben oder wird mit kleinen Traktoren aus dem nahen Flussbett herangeschafft. Wenn große Felsen im Weg sind, wird entweder der Presslufthammer eingesetzt - sofern einer zur Verfügung steht - oder es wird mit dem Vorschlaghammer und Handarbeit gearbeitet. Manchmal haben wir das Gefühl, die Hälfte der Arbeiter ist mit dem Zurechtklopfen der Steine beschäftigt.

Dort, wo hohe Brückenbauwerke über die tiefe Tsangpo-Schlucht entstehen, sind ganze Wohnstädte der Arbeiter entstanden. Die vielen Wanderarbeiter wohnen, essen und schlafen in Zelten, die oft nur aus einer gespannten dünnen Plastikfolie bestehen. Nicht selten wohnen ganze Familien auf den Baustellen, samt Kinder, Hühner und Schweine. Einige Personen sind daher auch ständig damit beschäftigt, zu kochen, die Wäsche zu waschen oder Wasser zu holen. Die großen Baukräne und Bagger auf diesen Brückenbaustellen täuschen oft über die rustikalen Baumethoden hinweg, die hier an den Tag gelegt werden. So werden die riesigen Brückensegmente nicht etwa vom Betonwerk angeliefert, so wie bei uns in Europa. Der Baustahl wird vor Ort gebogen und verdrahtet, die Verschalungsformen werden auf eine vorher eingeebnete Fläche gestellt und der Beton wird mit kleinen motorgetriebenen Mischern oder mit der Schaufel angerührt und eimerweise in die Gussform geschüttet. Dass dabei der Beton auf der einen Seite der Form schon fest ist, während er auf der anderen Seite gerade erst eingegossen wird stört scheinbar ebenso wenig, wie die Tatsache, dass keine Mischungsmenge der anderen gleicht. Die inneren Spannungen in so einem Betonsegment würden jedem deutschen Ingenieur graue Haare wachsen lassen. Aber im momentanen Wirtschaftsboom Chinas ist eh alles nur auf "schnell und einfach" konzipiert. Solide und nachhaltige Arbeit ist weniger gefragt. Eine Bauingenieurin aus Deutschland, die für ein Jahr in China studierte, sagte uns, dass alle Bauwerke, selbst die Wolkenkratzer in Beijing, nur für 20 Jahre konzipiert sind – nichts als 'provisorischer Schrott'. Dazu sollte man natürlich auch noch bedenken, dass das Yarlung Tsangpo-Tal, über welches die riesigen Brücken gebaut werden, in einer hochaktiven Erdbebenzone liegt.

Lhasa ist erreicht

Die kaputte Felge, über die wir schon seit Tagen keine größeren Gedanken mehr verschwendeten, weil sie mit der Bandage scheinbar gut läuft, reist plötzlich auf der gegenüberliegenden Seite ebenfalls der Länge nach auf. Jetzt wird es langsam kritisch für die Stabilität der Laufräder und den Halt des Reifens. Noch haben wir genug Textilklebeband dabei. Aber es wird Zeit, dass wir nach Lhasa kommen und uns um eine Ersatzfelge kümmern. In der Nähe des Flughafens von Lhasa, wo die breite Straße über den Yarlung Tsangpo führt, erreichen wir unseren tiefsten Punkt seit wir in Tibet sind: 3520 m. Ab hier rollt auch wieder der gesamte Verkehr auf der Straße. Besonders die Jeepfahrer – in der Regel Beamte oder Neureiche, legen dabei eine rücksichtslose Fahrweise hin. Wenn wir bei Gegenverkehr von zwei nebeneinander fahrenden Autos überholt werden, kann es schon kritisch eng für unsere breit bepackten Fahrräder am Straßenrand werden.

Je näher wir der Hauptstadt kommen, desto stärker wandelt sich auch das Landschaftsbild. Im weiten Talgrund beherrschen keine Terrassenfelder mehr die Region, sondern von Traktoren bearbeitete Weizenäcker oder feldergroße Folientreibhäuser. Die Siedlungen sind dicht bebaut mit Industrieanlagen oder neuen zweigeschossigen chinesischen Wohnblocks. Auf vielen Neubauten weht statt den traditionellen tibetischen Gebetsfähnchen die rote Flagge Chinas, um zu zeigen, wer hier einzieht. Die Vorstädte von Lhasa sehen nicht anders aus, als jene in anderen chinesischen Städten. Selbst die vierspurige Haupteinfallstraße ist eine riesige Baustelle, die Stadt soll ja schließlich 'glänzen' zu den Feierlichkeiten des 40. Jahrestags der Einrichtung der Autonomen Provinz Tibet in China am 4. September 2005. Wir mogeln uns mit dem Fahrrad da ganz taktisch durch, indem wir einfach den vielen anderen Radfahrern folgen, die hier auf der Straße unterwegs sind. Unser Tagesziel ist klar definiert und gespannt erwarten wir den ersten Blick auf den Potala Palast.

Sofort werden wir und unsere Fahrräder von einer Menschenmenge umringt. Teilweise einheimische Händler, die allerlei Souvenirs verkaufen wollen, teilweise einfache Passanten oder in- und ausländische

Touristen, alle wollen einen möglichst nahem Blick auf die beiden Fahrräder, uns und unser Tun werfen. Braungebrannt, abgemagert und gezeichnet von den Strapazen des Chang Tang und der letzten sechs Wochen mögen wir für unsere Beobachter sicherlich nicht gerade wie die typischen Vertreter der europäischen Rasse aussehen, die sie hier vor allem in Form von geführten Pauschaltouristen kennen. Aber für uns ist das alles Nebensächlich. Wir sind mit unseren Fahrrädern am wohl wichtigsten Etappenziel, wenn auch lange noch nicht am Ende unserer Reise, angekommen: dem Potala Palast in der tibetischen Hauptstadt Lhasa. Die obligatorischen Fotos und Filmaufnahmen manifestieren für uns die Bedeutung dieses inneren und äußeren Etappenziels. An diesem Punkt der Reise stellt sich auch eine große innere Zufriedenheit und Gelassenheit ein. Die Freude ist sehr groß – die kaputte Felge hat gehalten, und wir haben erfolgreich die Widrigkeiten von Wetter und Piste gemeistert. Leider werden wir von diesem schönen Platz schnell wieder in die urbane Realität zurück versetzt. Bettelnde Pilger, Kettchenverkaufende Tibeterinnen oder chinesische Touristen beginnen zu nerven.

Biskuitrollen und Sesamkekse

Nach dem dringend notwendigen Geldumtausch quartieren wir uns für die nächsten Tage in einem soliden und preisgünstigen Hotel ein. Die Fahrräder werden aneinander geschlossen auf der Veranda vor unserm Zimmer deponiert und wir genießen die erste Dusche und intensive Körperpflege nach sechs Wochen. Was uns dabei am stärksten schockiert ist unser jeweiliges Spiegelbild. Klar haben wir an uns gegenseitig bemerkt, dass die Strapazen des Hochlandes nicht spurlos an uns vorüber gingen und wir Substanz gelassen haben. Aber derartig abgemagert zu sein, hat uns doch äußerst erschreckt. Die verbrannte Haut, die Staub- und Dreckkruste, bzw. der Bartwuchs verändern die Gesichtszüge zusätzlich. Trotz der Tatsache, dass wir jeden Abend satt in die Schlafsäcke gekrochen waren, haben wir an Gewicht verloren. In einer Höhe von über 5000 m baut der Körper unweigerlich ab. Der Sauerstoffmangel und die körperlichen Strapazen lassen dem Körper keine Reserven vom täglichen Energie- und Stoffwechsel aufbauen. Alles, was nicht gebraucht wird, ob Muskelpartien oder Fettpölsterchen, wird in körperliche Leistung umgewandelt. Übrig bleiben nur diejenigen Muskeln, die für die Radtour benötigt werden. Darunter sind jedoch nicht die Gesichtsmuskeln, der Hintern oder die Brustmuskulatur, die jetzt entsprechend abgenommen haben. Der Berg an Wäsche, den wir in der Reinigung des Hotels abgeben ist enorm. Für umgerechnet sieben Euro wird der Schmutz und Schweiß des Chang Tang herausgewaschen – wir bekommen förmlich am eigenen Leib die Rückkehr in die Zivilisation zu spüren.

Der wichtigste Gang ist der zum Telefonladen, wo wir einen Hilferuf nach Deutschland absetzen, und nach einer neuen Felge zu bitten. Felgen für 32 Speichen gibt es normalerweise nicht in China – nur für 36. Uns wird die Ankunft eines DHL-Expresspaketes in vier bis sechs Tagen versprochen. Der nächste Gang führt ganz selbstverständlich in die gegenüber dem Hotel gelegene Bäckerei. Jetzt kennen wir kein Halt mehr. Die süßen und leckeren Köstlichkeiten kosten sowieso nur einen Bruchteil dessen, was wir von zu Hause gewohnt sind. So vertilgen wir im Laufe des Nachmittags und Abends größere Mengen an Biskuitrollen, Waffeln, Nusskeksen oder Sahnetörtchen.

Kontakte mit der Heimat

Einmal gut und üppig essen gehen kostet umgerechnet zwei Euro für uns gemeinsam. Amüsant finden wir die Situation, dass wir in 'unserem' kleinen chinesischen Restaurant schließlich um Hilfe gebeten werden, die Speisekarte ins Englische zu übersetzen. Die Chefin des Hauses leiht sich unser Wörterbuch aus und versucht die Rezepte und Zutaten selber übersetzt, und wir dürfen anschließend die schriftliche Version korrigieren. Bei jedem neuen Wort, welches sie in ihr Büchlein notieren kann, freut sie sich wie ein Pfannkuchen. Bin mal gespannt, in wie viel Monaten sie die komplette Karte übersetzt hat.

Der Aufenthalt im Hotel bringt auch die Möglichkeit, einige Ausrüstungsgegenstände zu reparieren und alle benötigten Batterien wieder aufzuladen, besonders die fünf Akkus der Filmkamera. Des weiteren sortieren wir unsere Ausrüstung und stecken alles nicht mehr Benötigte in einen Karton, den wir per Post nach Hause schicken. Allen Sponsoren und Freunde schreiben wir Postkarten über den aktuellen Stand unserer Expedition. Im Hotel gibt es auch ein Internet-Cafe, wo wir die Heimat direkt kontaktieren können. Die Eltern und einige der Freunde warten schon sehnsüchtig auf ein Lebenszeichen. So können wir auch über die Trackingnummer des DHL-Paketes mit der Ersatzfelge nachvollziehen, wo sich das Paket momentan befindet. Auf die Sponsoren zu Hause ist eben Verlass. Ob auf den Paketdienst DHL, wissen wir noch nicht....

Beobachtungen zum tibetischen Buddhismus

Die touristische Seite von Lhasa ist relativ konzentriert im Bereich der Altstadt, oder zumindest dort, wo die Chinesen ein paar der alten Häuser stehen gelassen haben. Mit frisch gewaschenen Klamotten und der Fotoausrüstung machen wir uns mehrmals in den vier Tagen unseres Aufenthaltes auf den Weg zum Barkor, dem zentralen Marktplatz und Pilgerziel vor dem Jokang-Tempel.

Tausende Pilger weilen an jedem Tag in Lhasa und absolvieren ihr Pflichtprogramm: dreimal den Jokang-Tempel im Uhrzeigersinn umrunden, unzählige Suren dabei aufsagen, die vielen Gebetsmühlen zum Rotieren bringen, Butterlampen anzünden, vor dem Haupteingang zum Jokang-Tempel die üblichen Niederwerfungen absolvieren, den Potala-Palast besuchen, diesen ebenfalls im Uhrzeigersinn umrunden und vorbeiziehenden oder bettelnden Mönchen spenden. Der Joka-Tempel ist der bedeutendste sakrale Bau des tibetischen Buddhismus.

Der tibetische Buddhismus ist so vielfältig, bunt und ausdifferenziert, dass wir als europäische Touristen kaum das begreifen können. Mit welcher Hingabe und Versunkenheit die Pilger ihren spirituellen Gedanken und Ideen nachgehen, tage- oder wochenlang meditierend an einer Straßenecke sitzen, Hunderte oder Tausende Kilometer längst der Straßen und Pisten mit Hinwerfungen die Strecke nach Lhasa abschreiten, und dafür ihr Leben an den Bettelstab hängen und auf die Almosen der anderen frommen Pilger hoffen, können wir als aufgeklärte Europäer kaum rational verarbeiten. Es scheint unverständlich, mit welcher Demut die einfache Land- und Nomadenbevölkerung persönlichen Wohlstand und Reichtum aufgibt, während die Klöster durch die Spenden reich und wohlhabend sind.

Doch es ist deshalb noch lange nicht gesagt, dass die europäische Lebensweise und Denkkultur der tibetischen voraus oder überlegen ist. Obwohl ein Großteil der tibetischen Bevölkerung in materieller Armut lebt und durch den tief im Alltagsleben verwurzelten Aberglauben zudem oft als 'dumm' oder 'unaufgeklärt' gilt, besitzt das tibetische Volk einen geistigen und spirituellen Reichtum, den wir als rational denkende Europäer nicht verstehen können.

Die tibetische Religiosität und der traditionell sanfte Umgang mit der Natur, das Töten von Wildtieren wird beispielsweise tief verachtet, und den Ressourcen passt auch viel besser in das empfindliche Gleichgewicht des Hochgebirges, als unsere europäischen Vorstellungen von der Beherrschung und Ausbeutung der Natur durch den Menschen. Im geistigen Sinn ist der Tibeter wohl viel freier als wir Europäer, die wir von der Wirtschaft und den Konzernen abhängig sind und schon lange unser Leben nicht mehr 'selbstbestimmt' einrichten können.

In den Marktgasen von Lhasa

Die Formen, Gerüche, Farben und Klänge der vielen hier aufeinander treffenden Kulturen Asiens bergen ein phantastisches und quirliges Lebensgefühl in sich. Überall sehen wir die bunten Gebetsfähnchen im Wind wehen, die Fassaden und die schwarz ummalten Fenster der alten Häuser sind mit bestickten Baldachinen geschmückt. Viele der alten Häuser Lhasas sind in den letzten Jahrzehnten der Abrissbirne zum Opfer gefallen. Die statt dessen hochgezogenen Beton-Glas-Aluminium-Fassaden der chinesischen Unternehmen und Behörden sind wahrlich kein Ersatz für das historische Stadtbild. Nur langsam setzt sich auch bei den Chinesen die Erkenntnis durch, dass hier die Touristen die Haupteinnahmequelle für begehrte Divisen sind, und diese eben die Altstadt und den tibetischen Lebensstil erleben möchten. Was aber inzwischen zerstört wurde, ist unwiederbringlich verloren. Der Zerstörungswahn der Chinesen hat Methode, wird heutzutage jedoch subtiler durchgeführt als zu Zeiten der Kulturrevolution.

Wir schlendern durch die Marktgasen, in denen uighurische Teppichhändler lautstark ihre Waren anpreisen, bunt geschmückte Tibeterinnen stehen hinter Verkaufsständen mit riesigen Bergen an gelber Yakbutter, die Stände mit frischem Gemüse und Obst sind reichlich beladen, es riecht nach Jasmintee und Gewürzen. Dazwischen mischen sich die chinesische und wenigen westliche Touristen. Die sind vor allem das zahlungskräftige Klientel der vielen Souvenirhändler, die von Edelsteinarmbändern über Gebetsmühlen bis zu bedruckten T-Shirts alles feil bieten, was zwischen Antik, Nachgemacht und Kitsch liegt. Im Gegensatz zu vielen Basaren in andern Ländern muss man hier kaum Angst vor Dieben oder Trickhändler haben – das massive Polizei- und Sicherheitspersonal an jeder Ecke der Stadt unterdrückt fast jede Kleinkriminalität. Wir versuchen, einige Foto- und Filmaufnahmen über das bunte Treiben und die städtische Atmosphäre einzufangen. Das Wetter spielt auch noch mit, es sind leicht bewölkte 32°C, während die pfingstlichen Temperaturen in Deutschland gerade mal bei 15°C liegen.

Ach ja, Deutschland..... das erinnert uns doch an unsere Felge, die per DHL unterwegs ist. Ein Blick auf die Internetseite zeigt uns, dass das Paket inzwischen von Hongkong nach Beijing gebracht wurde. Da die Flüge nach Lhasa über Chengdu kommen, denken wir uns noch nichts schlimmes. Erst als wir am nächsten Tag feststellen dürfen, dass das Paket inzwischen in Guangzhou (nördlich von Hongkong) gebracht wurde, macht uns stutzig. Wir informieren unseren Sponsor in Deutschland über diese Irrfahrt.

Der verwaiste Potala Palast

In der Zwischenzeit besuchen wir noch den hoch auf einem Felsen über Lhasa thronenden Potala-Palast, die einstige Residenz des Dalai Lama, der seit 1959 im indischen Exil lebt. Der Eintrittspreis ist für hiesige Verhältnisse extrem hoch: 10.- Euro. Außerdem muss man seinen Reisepass vorzeigen – für ein Gebäude, welches das internationale Statut eines UNESCO World Heritage of Mankind besitzt, eine Merkwürdigkeit. Die chinesischen Besitzer haben wohl Angst vor falschen Besuchern oder Spionen. Die weißen Mauern, dunkelroten und braunen mit Schilf bedeckten Lehmwände, die bunten Fensterbaldachine und die geschmückten Eingangsportale zu den Tempeln zeigen den einstigen Glanz des Zentrums eines einstmals riesigen weltlichen und religiösen Reiches.

Über viele Jahrhunderte wurde der Palast nach der ersten Erbauung durch den V. Dalai Lama im Jahr 1645 immer wieder ausgebaut und ergänzt. Jeder der im Potala Palast residierenden bisherigen 13 Oberhäupter hatte seinen eigenen Thron und Audienzraum. Nach deren Tod wurde der jeweilige Raum zu einem Pilgerziel und Meditationsraum der Geistlichen. Der jeweilige nachfolgende Dalai Lama hatte einen neuen Raum für seinen Thron. Jeder dieser Throne und reichlich geschmückten Räume ist heute ein Museum und Pilgerziel, welches das jeweilige Leben und Wirken des Oberhauptes darstellt. Allerdings bleibt der Thron des amtierenden und von den Chinesen aus seinem Land vertriebene 14. Dalai Lamas hinter verschlossenen Türen, es gibt keinerlei Hinweis auf die Existenz. Den Tibetern ist es im eigenen Land offiziell verboten, Bilder und Fotos ihres in aller Welt geachteten und beliebten geistigen Oberhauptes und Friedensnobelpreisträgers zu besitzen. Die Chinesen fürchten ihn über alles, da er die Verkörperung der tibetischen Identität und Kultur darstellt. Sein verwaister Thron und Palastzimmer wäre das Pilgerziel schlecht hin und würde die chinesische Diktatur und sozialistische Doktrin massiv untergraben.

Ein Besuch im Tibetmuseum, einer Zusammenfassung der tibetischen Geschichte, Religion, Völker- und Landeskunde, Flora und Fauna aus chinesischer Sicht zeigt uns diese massive Beeinflussung und Fälschung der Information über das besetzte Land und die unterdrückte Kultur. Am stärksten stößt uns der ständig wiederholte Propagandasatz auf, dass Tibet und das tibetische Volk im Jahr 1951 friedlich befreit wurde ("...the peaceful liberation of Tibet on 24th of June 1952"). Man muss dazu wissen, dass sich das Wort 'Befreiung' keineswegs auf die Auflösung der feudalen Strukturen in der traditionellen tibetischen Gesellschaft bezieht, sondern auf die 'Befreiung' von 'imperialistischen' Subjekten – gemeint war das englische und amerikanische Engagement in Tibet nach dem zweiten Weltkrieg. Friedlich ging's auch nicht zu: man schätzt, dass über 150000 Menschen während und in den Jahren nach der 'Befreiung' von den Rotgardisten ermordet wurden – ganz zu schweigen von den vielen Tausend Toten während der Kulturrevolution.

Technische Herausforderungen

"Adresse ungültig – bitte setzen sie sich mit DHL in Verbindung" heißt es plötzlich auf der Tracking-Webseite. Wir sind traurig und schockiert. Ein weltweit operierender Konzern bringt es nicht auf die Reihe, ein Paket mit der richtigen Anschrift in die Hauptstadt einer offiziell chinesischen Provinz zu liefern. Aber wir haben auch Glück im Unglück, denn fast gleichzeitig wie wir auf der DHL-Internetseite feststellen müssen, dass unser Felgenpaket nun endgültig in Guangzhou fest hängt, wird ein tibetischer Mountainbiker – nach seinen Angaben der einzige in der Stadt – auf uns und unsere Expeditionsräder aufmerksam. Der einheimische Mountainbiker hat in seiner kleinen Kellerwerkstatt, mit der er auch sein Lebensunterhalt bestreitet, einen kleinen Vorrat an Ersatzteilen westlichen Standards. Darunter finden wir auch zwei amerikanische 32-Loch-Felgen. Nachdem wir uns über den Preis einig sind, fängt der Spaß an. Das Speedhub-Getriebe ist üblicherweise zweifach gekreuzt eingespeicht, zu jeder Felge gibt es die passende Speichenlänge. Die Wahrscheinlichkeit, dass die nun erworbene Ersatzfelge die gleiche Speichenlänge braucht, ist verständlicherweise sehr gering. Also grübeln und probieren wir alle gemeinsam über dem zu Verfügung stehenden Material: fünf verschiedene Speichenlängen und zwei unterschiedliche Speichennippelgrößen, zwei Felgen stehen zur Auswahl. Nach vier Stunden gelingt dem tibetischen Mountainbiker das zwischendurch schon mehrmals aufgegebenes Projekt: dreifach

gekreuzt mit drei unterschiedlichen Speichentypen und zwei unterschiedlichen Nippelgrößen ermöglicht schließlich die perfekte und robuste Zentrierung des Hinterrades. Wir können weiter fahren und müssen nicht weiter auf das DHL-Paket warten. Nach vier Tagen in Lhasa brennen wir darauf, wieder unterwegs zu sein.

Endlich wieder unterwegs

Ein kanadisches Tourenradlerpärchen, welches im gleichen Hotel abgestiegen war, informierte uns über die aktuellen Situationen bzgl. Straßenkontrollen, Oberflächenbeschaffenheiten und die Wasserversorgung auf der nun vor uns liegenden Fahrt nach Osten. Die beiden Radler kamen auf fast der gleichen Strecke von Südosten nach Lhasa, auf der wir nun in Richtung Yunnan unterwegs sein werden.

Die Region im Osten von Lhasa ist zunächst wieder geprägt von Folientreibhäusern und Gemüsefeldern. Kleine Dörfer mit viel Ackerland liegen im breiten Tal des Lhasa He, an den Hängen ist jedoch kaum ein grüner Bewuchs zu erkennen. Nur einige braune Dornenbüsche zeigen uns, dass die Berghänge einem starken Beweidungsdruck durch Ziegen und Schafte unterliegen. In den Dörfern oder Kleinstädten gibt es auch immer einen kleinen Laden, wo wir uns mit den Grundnahrungsmitteln, Nudeln, Reis, Zucker und Brot versorgen können. Der restliche Proviant, beispielsweise alle Müslizutaten, Milchpulver, Nüsse und geräuchertes Fleisch hatten wir in Lhasa gebunkert. Der Kalorienbedarf bleibt auch auf der Etappe durch Osttibet hoch. Die zu bewältigenden Höhendifferenzen im Osten Tibets sind erheblich heftiger als während der ersten sechs Wochen der Tour.

Glücklicherweise ist die Straße die ersten 500 km hinter Lhasa asphaltiert und wir kommen trotz der vielen Foto- und Filmstopps mit etwa 100 km pro Tag rasch voran. Schon am Abend des ersten Tages nach dem Verlassen der Hauptstadt zelten wir wieder auf über 4000 m Höhe. Am nächsten Morgen ist alles eingeschneit – und wir dachten schon, der Frühling bleibt uns treu. Die Straße windet sich zum Mi La, dem ersten Paß hinter Lhasa hinauf. Zwischen den Sträuchern und Büschen finden wir blaue und rosa Primeln. Auf den Wiesen, deren erstes Grün durch den Schnee schimmert, weiden kleine Gruppen von Yaks und Pferde. Je weiter wir nach Osten kommen, desto höher sind die Büsche, bis die ersten Bäume an den Hängen stehen: Papierbirken, benannt nach ihrer papierartig abblätternden äußeren Borkenschicht. Sie sind allerdings noch kahl – das Frühjahr lässt noch auf sich warten.

Bunte Fahnen im Wind

Wir nähern uns der 4500 m Marke. Die Landschaft ist schon längst wieder baum- und strauchlos. Einige Polsterpflanzen und Gräser dominieren die Vegetationszusammensetzung. Braun- und Gelbtöne beherrschen wieder die Landschaft, so wie wir es schon vom Chang Tang Hochland gewohnt waren. Ab 4700 m liegt noch eine geschlossene Schneedecke und es wird kalt. Der starke Westwind verstärkt die Auskühlung, die sich besonders an den Fingern bemerkbar macht. An den Füßen tragen wir robuste Filzstiefel, die wir nach eigenem Muster bei einem Schuster zu Hause herstellen lassen hatten, und die wir bereits auf dem ersten Teil der Reise liebgewonnen haben. Aber an den Händen schwitzt man von allen Körperstellen am meisten. Dadurch sind die Finger immer klamm und kalt. Gute Handschuhe zum Radfahren bei Minusgraden sind nicht leicht zu finden, besonders schwierig wird es, wenn es feucht und kalt wird. kürzlich ist wieder ein Mönch Auf dem 5000 m hohen Mi La Pass steht ein Tor aus einem breiten Stahlgerüst. Allerdings sehen wir nicht viel vom chinesischen Schriftzug, denn Tausende von aneinander gebundenen bunten Gebetsfähnchen schmückt die gesamte Passhöhe. Jeder vorüberziehende Pilger hinterlässt eine weitere Schnur mit vielen solchen Fähnchen an der Passhöhe. Der Wind nimmt die unzähligen aufgedruckten Gebete, Bittstellungen und Suren mit und trägt sie zu den Göttern. Die bunten Stoffstückchen vor der weißen Landschaft ergeben immer wieder ein gelungenes Fotomotiv.

An unseren Anhänger-Fahnenstangen hängen ja ebenfalls kleine bunte Gebetsfähnchen – wenn auch als landestypisches und angepasstes Souvenir und weniger deswegen, um dem Fahrtwind Bittstellungen zu übergeben. Die Gebetsfähnchen an den Anhängern wurden bisher auch immer von den Tibetern freudig erkannt, viele nahmen sich sogar die Zeit, die Texte auf den Fähnchen zu lesen. Die tibetische Flagge mit dem Sonnenaufgang und den beiden Schneeleoparden, die zu hissen in Tibet strengstens verboten ist, hatten wir im menschenleeren Hochland ebenfalls am Anhänger befestigt. Im chinesisch dominierten Osten Tibets haben wir sie allerdings wieder tief in unseren Packtaschen

verstaut, denn erst vor kurzem ist wieder ein Mönch aus Ostt Tibet zu 11 Jahren Haft verurteilt worden, weil er seine eigene Landesflagge gehisst hatte.

Der 'Green-Flash'

Frühmorgens ist es minus 12°C im Zelt. Wir hatten gestern Abend das Zelt in einer Höhe von 4790 m in einem eisigen Schneesturm aufstellen müssen, obwohl wir keinen wirklich waagrechten Platz finden konnten. Die Abfahrt wurde so kalt, dass wir die Finger kaum mehr bewegen konnten. Eine weitere Schussfahrt im eisigen Fahrtwind war nicht sinnvoll, zumal es sowieso schon dämmerig wurde. Nach dem Schneesturm verschwanden die Wolken und die Temperaturen sanken unter den Gefrierpunkt ab.

An den mit zartem grün bedeckten Hängen weiden Yaks, Schafe, Ziegen und Pferde. Hier oben in der alpinen Zone leben auch wieder Nomaden, deren Zelte sind allerdings doppelt so groß, wie die im Westen Tibets. Möglicherweise sind es auch nur saisonale 'Nomaden', also Familien, die ihren Tieren im Frühjahr und Sommer zusätzliche Weidemöglichkeiten erschließen. Weiter unten in den dicht bewaldeten Tälern leben wieder Bauern.

Bald kommen wir so tief ins Tal des Nyang Chu, dass wieder Sträucher und kleine Bäume an den Hängen wachsen. Zuerst sind es nur der robuste Wacholder an den Nordhängen und die Birken an den Südhängen. Dann gesellen sich Kiefern, Tannen, Pappeln, Kirschen und rosa-weiß blühende Rhododendren dazu. Wenige Stunden nachdem wir unser Zelt noch in eisiger Höhe abbauten, fahren wir durch belaubte und blühende Wälder. Wir erleiden einen regelrechten "Grün-Schock". So viel üppige Vegetation und eine derartige Manifestation des Frühlings hatten wir während der gesamten Reise noch nicht. Hoffentlich hat es nun ein Ende mit kalten Fingern und verschneitem Zelt. Unter 4000 m Höhe dominieren hartlaubige Eichen die Wälder – wir fühlen uns plötzlich in eine mediterrane Zone versetzt. Es blühen gelbe Berberitzen und blaue Iris, weiße Rosen und Clematis, sowie viele Pflanzenarten, die wir bisher noch nicht gesehen hatten: Enzian, Primeln, Erdbeeren, Goldregen, Astern oder Azaleen. Das zarte Hellgrün der Birken und Pappeln wirkt jedoch am intensivsten auf uns. Fast zwei Monate haben wir diese Farbe vermisst und jetzt gibt es Grün im Überfluss. Grüne Birkenwälder mit rosa und blau blühenden Rhododendren im Unterwuchs, ein für uns recht exotisches Waldbild.

Immer bergab

Wir folgen dem Fluss Nyang Chu über 250 km und über etwa 1900 Höhenmeter talabwärts bis kurz vor der Stadt Bayi. Zwei Tage fahren wir fast nur bergab, und das auch noch bei Rückenwind! Die Straße verläuft fast die gesamte Zeit über dicht am türkisblauen Wasserlauf. Vom wilden Bergbach bis zum langsam dahinfließenden Strom verändert sich sein Charakter genauso, wie sich die Landschaft zunehmend verändert, je weiter wir nach Osten und in tiefere Lagen kommen. Die Birken und Pappeln sind jetzt nur noch an wenigen Stellen der Südhänge zu finden. Dafür dominieren nun beeindruckende Tannen- und Fichtenarten. Die Waldgrenze klettert bis hoch an die Schneefelder auf knapp über 4000 m Höhe, in der Ferne thronen gletscherbedeckte Bergriesen mit fast 6000 m.

Selbst die Architektur und Baustile in den Dörfern verändern sich zunehmend nach Osten: Die Häuser haben keine Flachdächer mehr, sondern Giebedächer. Die Dächer sind mit Holzschindeln bedeckt, die mit Flusskieseln beschwert sind. Die Siedlungen liegen stets in der Nähe von Zuflüssen aus den Bergen. Auf den Feldern sprießen die ersten Halme der Gerste und Weizen, woanders blüht der Raps oder Kühe grasen auf den Wiesen. Manchmal fühlen wir uns in den Alpenraum versetzt, vielleicht so ähnlich, wie er vor 100 Jahren einmal aussah. Jedoch erinnern uns die unzähligen unbekanntenen Vogelstimmen daran, dass wir weit außerhalb von Europa sind.

Heimlich fährt es sich besser

Die Straße ist an einigen Stellen sehr neu und der Asphalt von guter Qualität. Die Sonne verjagt alle Wolken und wir kommen mit dem Westwind so gut voran, dass wir an einem der Tage sogar 130 km schaffen. Kaum sind wir nach der langen Etappe zufrieden eingeschlafen, klingelt auch schon wieder der Wecker. Heute bleiben uns nur vier Stunden Schlaf. Um ein Uhr nachts packen wir das Zelt zusammen und bepacken im Schein der Stirnlampen die Fahrräder. Ausgerechnet jetzt muss es auch noch anfangen zu regnen. Aber vielleicht ist das unser Glück. Das Plätschern mag unsere Fahrgeräusche überdecken. Wir sind gut informiert über das, was uns von Seiten der chinesischen Bürokraten bei unserer offiziell ja illegalen Fahrt durch Ostt Tibet alles im wahrsten Sinn in den Weg gestellt wird. Direkt nach unserem Zeltplatz befindet sich ein Militärposten, ein weiterer sieben Kilometer hinter Bayi, der nächsten Stadt. Der Soldat schläft in seinem hell erleuchteten Häuschen vor dem lauten Fernseher und

die Schranke ist oben. Der Wachhabende konzentriert sich nur auf Motorengeräusche, denn die Kontrollposten sind in erster Linie für die Prüfung der LKW-Ladepapiere zuständig, mit Radfahrern rechnen sie nicht.

Laut Stadtplan von Bayi müssen wir nur eine Umgehungsstraße durch ein Wohngebiet benutzen, und auf keinen Fall durch das Stadtzentrum. Einfacher geht es wirklich nicht. Hinter Bayi ist dann noch einmal ein Kontrollposten, aber auch dort passieren wir unbemerkt durch die offene Schranke. Bei Kilometer 34 seit unserem nächtlichen Aufbruch kommen wir zur Stadt Nyingchi. Hier führt die Straße direkt an der großen Polizeistation vorbei – das lässt sich nicht umgehen. Aber wer von den Beamten rechnet um vier Uhr früh damit, dass zwei unbeleuchtete Radfahrer heimlich und geräuschlos vorbeihuschen? Zum Glück niemand. Direkt hinter Nyingchi beginnt der Anstieg zum nächsten Pass, dem Serkhyim La. Stark übermüdet erreichen wir in der Morgendämmerung nach vier Stunden Fahrt einen Fichtenwald, wo wir das Zelt aufbauen und erst mal bis zum späten Vormittag ausschlafen.

Bei 70 km/h braucht man stahlharte Nerven

Stimmengewirr und Gelächter weckt uns wieder. Wo sind wir im Dämmerlicht gelandet? Die Sonne steht schon hoch am Himmel und irgendwo hinter unserem Zelt müssen mehrere Menschen sehr miteinander beschäftigt sein, denn die Unterhaltungen beziehen sich ganz offensichtlich nicht auf uns. Nachdem wir verschlafen aus dem Zelt kriechen, sehen wir kleine und große Gruppen von Pilgern, die von einem nahen Hügel herabsteigen und dabei sich lachend unterhalten. Eine andere Gruppe Tibeterinnen arbeitet an der Straße und macht gerade lautstark Frühstückspause. Die Tatsache, dass da zwei Europäer aus dem Zelt gekrochen kommen, scheint niemanden wirklich zu interessieren. Scheinbar sind wir nichts Besonderes für die hiesigen Menschen. So haben wir wenigstens unsere Ruhe vor neugierigen Passanten, können in Ruhe unsere Ausrüstung zusammenpacken und losradeln. Es geht weiter bergauf durch Fichten-Tannenwälder und an gelb blühenden Rhododendren vorbei. Von Nyingchi, noch auf 3100 m gelegen, geht es in nur 35 Kilometern streckenweise sehr steil hoch zum 4515 m hohen Serkhyim La Pass.

In der Nacht wurde die Berglandschaft einmal wieder mit einer dicken Schicht klebrigem Neuschnee abgedeckt. Auf der Passhöhe ist es kurz vor der Mittagszeit unter minus 5°C, es schneit leicht. Während der Abfahrt geht der leichte Schneefall dann langsam in Nieselregen über, je tiefer wir kommen. Irgendwie scheint uns unsere Glückssträhne in Sachen Wetter verlassen zu haben. Entschädigt werden wir jedoch von der phantastischen Abfahrt. Es geht durch einen dichten Wald aus tibetischer Thuja mit einzelnen rosa-blühenden Rhododendren im Unterwuchs. Von den Aussichtspunkten an den Kehren blicken wir auf ein Meer an mit Bartflechten behängten Bäumen. Vereinzelt klebt noch Schnee auf den Nadeln, und Nebelschwaden steigen aus den Tälern empor. Eine gespenstische Atmosphäre, die noch verstärkt wird dadurch dass die Asphaltstraße in so steilen Rampen und engen Kurven nach unten abfällt, dass wir zwischenzeitlich anhalten müssen, um die Felgen trotz der feuchten Witterung abkühlen zu lassen. Selbst die Bremsgummis müssen wir wechseln. Wenn wir die schwer beladenen Mountainbikes die geraden Rampen hinunterjagen lassen, so erreichen wir bis zu 70 km/h. In den engen Kurven müssen wir auf 20 bis 25 km/h herunterbremsen. Dieser Herausforderung sind die seit Beginn der Reise benutzten Bremsklötzen nicht mehr gewachsen. Bei den Geschwindigkeiten jenseits aller guten Geister muss man sein Fahrrad nicht nur sehr gut beherrschen und stahlharte Nerven bewahren, sondern auch die beiden Vorderradtaschen gut austariert haben. Ein einziger Fahrfehler oder eine heftige Unebenheit im Straßenbelag, und die Reise ist beendet...

Hinab in den tropischen Wald

Alle Vegetationszonen, von der Nadelwald-, über die Laubwald- zur Hartlaubzone der Eichen bilden an den hohen Bergen Osttibets ausdifferenzierte Höhenstufen, durch die wir im Eiltempo nach unten schießen. Die mächtigen Tannen sind mit meterlangen Bartflechten behangen. Die Giebel der hohen Fichten kämten die dichten Nebelschwaden aus. Am Waldboden leuchten violette Primeln oder blaue Veilchen. Wenig später fahren wir im Tal an kleinen Dörfern vorbei. Die weißen Steinhäuser oder dunkelbraunen Holzhäuser besitzen mit Steinen beschwerte schindelgedeckte Dächer und hinter den Holzzäunen weiden Kühe. Sind wir hier nicht aus Versehen in Österreich oder Tirol gelandet? Von 4515 m geht es heute hinab auf nur 2315 m Höhe. So viel Höhenmeter sind wir während der gesamten Tour noch nicht in einem Stück nach unten gerast. Etwa 35 km hinter dem Pass endet der Asphalt. Die Oberflächenqualität der Piste ist relativ gut, da es hier schon lange nicht mehr geregnet hat und die Piste lediglich eine Schlaglochpiste ist und keine Wellblechpiste – ja, man setzt die Ansprüche zurück nach

einiger Zeit! Wir lassen uns Zeit, denn wir brennen vor Neugier, in aller Ruhe der für uns neuartigen Vegetation zu widmen.

Mit der Ruhe ist es aber bald wieder vorbei, denn auf dem folgenden 120 km langen Pistenabschnitt befinden sich unzählige Baustellen und nur selten gibt es mal einen längeren ungestörten Abschnitt. Die Baustellen zeichnen sich dadurch aus, dass wir mit unseren Fahrrädern zwischen großen Häufen Steinschutt, Baufahrzeugen und Brückengerüsten einen Weg finden müssen und immer wieder durch tiefe Schlammfüßen fahren. Kaum entdecken wir eine interessante Pflanze am Wegesrand und halten an, sind auch schon mindestens fünf neugierige Bauarbeiter zu Stelle, um uns und unsere Ausrüstung zu betrachten. Alleine ist man leider selten.

Je weiter wir talabwärts fahren, desto tiefer tauchen wir in subtropische Zonen ein. Exotisch klingende Vogelstimmen, lärmende Zikaden im Gebüsch und totgefahrene Schlangen auf der Piste sind ebenso ein untrügliches Zeichen dafür wie die Moskitos, die uns nun auch umschwirren. Wir sehen viele Baum- und Blumenarten, die wir nicht in uns bekannte Pflanzenfamilien einordnen können. Die Sonne brennt auf der Haut, und die hohe Luftfeuchtigkeit macht uns ordentlich zu schaffen. Das sind wir eben nicht mehr gewohnt nach dem ersten Teil der Tour auf dem tibetischen Hochland – und heute früh waren wir ja auch noch im Schnee! Leider sind die umliegenden Bergriesen, insbesondere der 7756 m hohe Namche Barwa und der 7150 m hohe Gyala Pelri, hinter dichten Gewitterwolken versteckt. Die Monsunzeit kündigt sich an. Wir befinden uns in einer der tiefsten Schluchten der Welt: Der Blick vom subtropischen Talgrund bei 2100 m am Zusammenfluß von Parlung Tsangpo und Rong Chu bis zum vergletscherten Gipfel in über 7000 m Höhe muss beeindruckend sein. Immerhin haben wir am Nachmittag ein paar freie Blicke auf die riesigen Gletscher an den Flanken der Berge und einige niedrigere Bergspitzen.

Am späteren Nachmittag finden wir eine abseits der Piste liegende Wiese mit vielen Blumen und wilden (weißen) Erdbeeren, ideal als Zeltplatz. Nun bemerken wir auch, dass die Wiese vor Blutegeln wimmelt: An den Socken und am Fahrradreifen sind sie schnell empor geklettert. Wie sie aber auch auf die Packtaschen kommen, auf die sie scheinbar geflogen sein müssen, bleibt uns ein Rätsel. So kontrollieren wir ständig unsere Schuhe und Socken, und passen gut auf, dass keiner der Blutegel abends mit ins Zelt kommt.

Die Orchideen-Händler

Nach dem nächtlichen Regen hängen die Wolkenfetzen und der Nebel noch tief zwischen den subtropischen Baumkronen als wir wieder auf der Piste stehen. Kurze Zeit später kommen wir durch ein kleines Dorf, bestehend aus fünf Holzhäusern und schätzungsweise 30 Bewohnern. Die Schweine und Hühner laufen frei auf der Piste herum und die Kinder spielen im aufgeweichten Matsch vor den Hütten. Eine Schule oder andere Dorfstrukturen können wir nicht erkennen. Die Bewohner sind allen Anschein nach Flüchtlinge aus anderen Teilen des Landes. Hier finden wir auch die Antwort auf unsere Verwunderung, wieso wir längs der Piste durch den subtropischen Wald keine Orchideen finden konnten: in Kartons nach Arten sortiert werden diese auf den Gartenmauern und Fenstersimsen den vorbeikommenden Zwischenhändlern angeboten. Der chinesische Markt fragt nach allem, was sich schnell zu Geld machen lässt, insbesondere wenn irgend ein Aberglaube oder eine (oft dubiose) medizinische Anwendung dahinter steckt. Die Menschen vor Ort sehen von dem Geld nur einen kleinen Bruchteil, werden aber dazu animiert, ihre eigene Natur zu plündern. Etwas später begegnete uns ein Tibeter, der einem Kollegen stolz seine Tagesausbeute, drei Knollen einer Bodenorchidee, zeigte. Uns erzählten sie, die Chinesen würden die Orchideenknollen essen.....

Auf schlammigen Pisten durch die Tangme-Schlucht

Wir erreichen auf einer Höhe von nur 2100 m unseren niedrigsten Punkt auf der Reise durch Tibet. Ab dem Zusammenfluss von Parlung Tsangpo und Rong Chu müssen wir wieder talaufwärts strampeln. Ein LKW-Konvoi des chinesischen Militärs hat die Piste zu einer einzigen Schlammspur verwandelt, was unser Vorankommen reichlich abbremst. Die Piste schlängelt sich in der steilen Felswand des linken Steilhangs am Parlung Tsangpo entlang und erfordert unseren kompletten Körpereinsatz: Ständige geht es in kleinen Rampen hoch und ebenso in kleinen Rampen steil wieder runter. Die großen Wackersteine und der Schlamm auf der Piste zwingen uns in die niedrigsten Gänge oder das eine oder andere Mal zum Schieben. Von der steilen Felswand links rauschen immer wieder Seitenbäche hinab, und auf der rechten Seite blicken wir direkt auf den 300m tiefer fließenden Parlung Tsangpo. Wir kommen mit

langsamen 6 bis 7 km/h voran, hinzu kommt die für uns ungewohnte tropische Feuchte. Gegen Mittag erreichen wir die Siedlung Tangme, in der so etwas wie Zivilisation zu erkennen ist, zumindest können wir frisches Brot und eine Tüte voll Kekse kaufen. Das Dorf wimmelt von Militär. Etwa 200 LKWs warten auf die Weiterfahrt in die Richtung, aus der wir kommen. Zum Glück können wir in Tangme an ihnen vorbeifahren und müssen nicht auf der Piste irgendwo den Konvoi abwarten. Am Rande der Ortschaft liegen Felder mit Gerste, Kartoffeln und Raps, die auf den mächtigen Schotterterrassen des Parlung Tsangpo angelegt sind. Kühe weiden auf Brachflächen, Hunde rennen herum und wühlen im Müll am Pistenrand. Der einsetzende Regen erhöht die Attraktivität dieses Dorfes nicht unbedingt.

Der weitere Pistenverlauf ist kurz mit zwei Worten beschreibbar: Schlamm und Baustellen. Wackersteine und Schlaglöcher wechseln sich mit regengefüllten Schlammputzen und tiefen Spurrillen ab. An den dazwischen liegenden Baustellen versucht man, die Piste in Ordnung zu bringen, es entsteht aber nur noch mehr Chaos. Hier wird versucht, mit gigantischen Steinmauern und Betonwänden die stetige Gefahr von Hangrutschungen und Verschüttung der Piste einzudämmen. Hunderte von Bauarbeitern arbeiten mit bloßer Hand an den Bauwerken. Der Zement wird auf dem Boden mit Schaufeln angerührt und in Eimern zu den Mauern getragen. Die Bagger und LKWs wühlen am Hang und schieben die herausgesprengten Felsbrocken ins Flussbett. Schon nach wenigen Kilometern sind unsere Mountainbikes und die Packtaschen von oben bis unten verschlammt.

Tägliche Militärkonvois

Unter riesigen Steineichen bauen wir unser Zelt auf. Alles ist durch den Regen des Tages durchnässt und der Tag war anstrengend: immer wieder schlammige Rampen hoch und runter. Wir sind den ganzen Tag am Parlung Tsangpo talaufwärts gefahren und nun aus dem subtropischen Bereich in die etwas trocknere durch Steineichen und Kiefern gekennzeichneten Vegetationszone gekommen. Wir hoffen, nun auch dem täglichen Regenwetter zu entfliehen.

Der nächste Morgen lässt diesbezüglich jedoch noch nicht viel Optimismus zu. Dazu kommt bald nach dem Weiterfahren wieder eine Militärkolonne entgegen und macht die Piste erneut zu einer schlammigen Rutschpartie. Gestern kam uns auch ja auch schon so eine Kolonne entgegen, und – was wir noch nicht ahnen – die nächsten Tage wird uns jeden Tag eine oder mehrere dieser Kolonnen entgegen kommen oder von hinten überholen.... So ein LKW-Konvoi aus etwa 100 Fahrzeugen kostet uns immer etwa 20 Minuten Wartezeit am Pistenrand, da die Fahrbahn nicht breit genug ist, um gefahrenlos den vielen Fahrzeugen entgegenzufahren. Die Fahrer, von denen kaum einer älter als 20 aussieht, rasen über die schlechte Piste und nerven mit ihrem ewigen Geheule, wenn sie uns erblicken. Wir beschließen daher, die Fahrräder am Pistenrand stehen zu lassen und gehen so lange im Wald spazieren. Glücklicherweise hört im Laufe des Vormittags der Regen auf und schon bald fängt auch wieder die Asphaltstraße an.

Ungewöhnlich empfinden wir die drei chinesischen Tourenradler auf dem Weg nach Lhasa, die uns entgegen kommen. Mit dieser Ausrüstung würden wir uns nicht auf solche Pisten wagen. Aber sie sind voller Tatendrang und kennen vielleicht gar keine besseren Mountainbikes und Gepäcksysteme – entsprechend werden unsere Räder bestaunt. Die Tourenradler-Szene in China ist gerade erst am entstehen – Individualtourismus ist für die Einwohner im Land der Mitte etwas sehr außergewöhnliches, aber dennoch gibt es immer wieder einige 'Verrückte', die ihre eigenen Ideen uns Lebensweisen entwickeln und durchsetzen.

Trockentäler und Blütenpracht

In der Stadt Bomi können wir mal wieder richtig einkaufen. So verschwinden frische Weißbrotfladen, Nudeln, Zucker, Kekse und einige andere süße Gebäckstücke in unseren Packtaschen. Die Polizei des Ortes interessiert sich glücklicherweise nicht für uns. So setzen wir unser Tour im Tal des Parlung Tsangpo weiter fort – es geht immer noch talaufwärts. Die Steigungen halten sich aber in Grenzen und die Asphaltoberfläche ist sehr gut. Die Landschaft wird von Kiefernwäldern geprägt, die auch forstlich genutzt werden. Jedoch wird hier kein Kahlschlag betrieben, sondern stärker auf die Naturverjüngung durch stehen gelassene Altbäume gesetzt. Dadurch bekommt die Landschaft etwas parkähnliches und lässt weite Blicke von der Straße aus zu.

Die etwa 6000 m hohen und gletscherbedeckten Bergriesen an beiden Flanken des Tals werden leider immer noch von Wolken bedeckt. Nur selten können wir einen freien Blick auf dieses großartige Panorama erhaschen. Das ändert jedoch schon in der darauffolgenden Nacht, als es plötzlich aufklart.

Bei strahlend blauem Himmel radeln wir in den kühlen Morgen und freuen uns über die beeindruckende Naturkulisse. An den oberen Berghängen wachsen Tannen, Fichten, Birken, Pappeln und Ahornarten, während unten im Tal die Kiefern und Eichen dominieren. Je weiter wir talaufwärts radeln, desto stärker kommen wir in den Regenschatten der hohen Bergekette und somit in trockenere Regionen. Schon gegen Mittag sehen wir kaum mehr einen Baum an den Bergflanken, dafür sind die Hänge von dornenbewehrten Sträuchern und buschartig wachsenden Steineichen bewachsen. In den Tälern werden die wenigen ebenen Flächen für die Landwirtschaft genutzt, während die trockenen Hänge von Schaf- und Ziegenherden beweidet werden, was die Vegetation weiter zurückdrängt und die Dornenbüsche fördert.

Immerhin gibt es zahlreiche Blütenpflanzen, die das Herz des Naturfotografen erfreuen: gelb-orange Paeonien, gelbe Berberitzen, weiß-rote Cotoneaster, gelb-blaue Ononis, rosa Enziane oder hellgelbe Aristolochiaceen.

Steinschlag und Schneelawinen

Die Tagestemperaturen steigen bis auf 40°C, glücklicherweise ist die Luftfeuchtigkeit nicht mehr so hoch wie in den letzten Tagen und wir haben wieder einmal Rückenwind. Wir radeln immer noch talaufwärts am Parlung Tsangpo und erreichen am Abend schon wieder eine Höhe von 3810 m. Allerdings ist diese Höhe hart erarbeitet. Nach jeder Rampe, die uns 50 m hoch bringt, geht es wieder 30 m runter. So ist jeder Höhenmeter fast zweimal erkämpft. Außerdem haben wir den Asphalt einmal wieder gegen eine staubige Pistenoberfläche tauschen müssen. Das enge Tal ist vom rasch fließenden Parlung Tsangpo komplett ausgefüllt. Für eine Piste ist nur am steilen Hang ein Platz. Von den steilen Flanken rauschen permanent Staub- und Steinlawinen herab. An einigen Stellen müssen wir anhalten und die Gefahr abwarten. Die Piste ist übersät mit Felsbrocken und lässt uns ins Grübeln kommen, als wir am Gegenhang, keine 50 m entfernt beobachten, wie Schnee- und Eislawinen herab kommen. Die weißen Massen stürzen in den türkisblauen Fluss. Schon wenige Stromschnellen später ist nichts mehr davon zu sehen.

Mehr als skurril finden wir die handarbeitlichen Bemühungen von einigen Soldaten, mit Schaufeln die unebenen Stellen der Pistenoberfläche wieder zu glätten, während von oben das Material nachrutscht. Die Piste ist so nicht zu reparieren, alle Bemühungen erscheinen als reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Vielleicht gehört die Gruppe zu einem Strafbatallion.

Wie in der Schweiz

Nach der Nacht in der engen Schlucht müssen wir am Morgen mit kalten Fingern weiter radeln, denn es dauert noch lange, bis die Sonne den Boden der Schlucht erreichen wird. In steilen Rampen und Serpentinien geht es jetzt hoch zum Rawok See. Bald kommen wir auch aus der engen Schlucht heraus und sind erst einmal ganz beeindruckt von der Aussicht. Still und klar liegt der Rawok-See auf 3920 m Höhe im Morgenlicht vor uns. Die schneebedeckten Bergriesen spiegeln sich in seiner Oberfläche. Die Ufer sind mit kleinen Fichten bewachsen, aber auch hier ist die Überweidung durch die Ziegen der Dorfbewohner deutlich zu erkennen. Wir radeln durch kleine Bergdörfer aus Blockhäusern und saftig grüne Gerstenfelder. Wie in der Schweiz, denken wir, wenn nur nicht überall bunte Gebetsfähnchen im Wind flattern würden. Die steilen schindelbedeckten Dächer zeigen uns auch, dass hier im Winter allem Anschein nach mit hohen Schneemengen zu rechnen ist. Die Menschen begrüßen uns beim Vorbeifahren und die Kinder sind weniger frech als in den hinter uns liegenden Siedlungen. In der Siedlung Rawok kehren wir auf eine Nudelsuppe in ein Gasthaus ein – vor allem, um den Akku des Datenspeichers für die Digitalfotos mal wieder aufzuladen. In der Ortschaft bekommen wir alles was wir benötigen: Brot, Nudeln, Kekse, Bonbons. Allerdings überholt uns im Ort auch wieder ein Militärkonvoi. Allmählich fragen wir uns, wo die denn alle hin wollen.

Begegnungen an der Straße

Hinter Rawok geht es knackig bergauf. Die steilen Rampen führen durch eine enge und steile Felsschlucht, in der die Straße in einem kastenförmigen Betonkorsett versteckt ist, mehr Platz ist nicht. Eis- und Felsbrocken liegen überall herum. Obwohl wir auf der Paßstraße kräftig in die Pedale treten, müssen wir vom dünnen Hemd zu unseren dicken Jacken greifen. Die Temperaturen liegen in der schattigen Schlucht unter null Grad. Nach fünf Kilometern kommen wir in einem sonnigen Hochtal wieder ans Tageslicht. An den Berghängen wachsen Azaleen und Polsterpflanzen, deren weiße Blütenpracht im hiesigen Vorfrühling auf über 4000 m Höhe leuchten. Nur noch wenige Tannen und

Fichten stehen an den Nordhängen. In dem weiten Tal grasen Yakherden, und wir sehen auch wieder einige Nomaden, die mit ihren schwarzen Yakwollzelten entlang des Flusses siedeln. In der Mittagssonne liegen wir auf einer Enzianwiese und genießen die Landschaft mit den schneebedeckten Bergspitzen, eine Landschaft wie in den Alpen oder Skandinavien. Statt Adler kreisen hier allerdings mächtige Geier über den Bergen.

Auf der Straße kommt uns eine kleine Gruppe Pilger entgegen. Diese schreiten die vor ihnen liegende Strecke nach Lhasa mit ihrer Körperlänge in Form von Niederwerfungen ab. Sie sind schon seit Wochen unterwegs und werden wohl noch Monate bis zu ihrem Ziel brauchen. Dafür sind sie jedoch auch ausgerüstet. Sie führen einen Ziehwagen mit Zelt, Ofen, Klamotten und Proviant mit sich. So wie wir ja auch einen Anhänger mit Ausrüstung ziehen, allerdings per Fahrrad und nicht zu Fuß. Dennoch verbindet dies im Geiste und in der Anstrengung.

Auf der Passhöhe auf 4430 m kommen uns fünf chinesische Tourenradler entgegen. Sie sind von Shanghai nach Lhasa unterwegs und fahren geradewegs in die Regenwolken, die sich hinter uns aufbauen. Wir wünschen uns gegenseitig alles Gute – immerhin haben wir jetzt mal wieder eine rasante Abfahrt vor uns.

Nicht vergessen darf man natürlich, dass uns auch wieder die 'tägliche' Militärkolonne überholt hat. Dieses mal waren es 110 Fahrzeuge.

Im Trockental

Die Abfahrt wird dann doch zunächst nicht so rasant, denn die Regenwolken entladen sich mit aller Heftigkeit auch über unseren Köpfen. Ausgerechnet in einer der trockensten Landschaften, die wir bisher in Tibet durchradeln, werden wir nass. Das Tal liegt im Monsunregenschatten der Berge und die Landschaft ändert sich schlagartig. Die Hänge sind nur spärlich mit kleinen Sträuchern bewachsen, auf den flachen Stellen entlang des Flusses sind Terrassenfelder angelegt. Bewässerungskanäle leiten das kostbare Naß, welches auf der anderen Seite des Passes noch in großer Fülle vorhanden war, in die Gerstenfelder. Die Häuser besitzen keine Giebeldächer mehr und sind aus gestampftem Lehm statt aus Holz. Auf den Flachdächern lagern Strohballen. Statt Yaks sehen wir Pferde, Schafe und Esel. Wir fühlen uns an den Anfang unserer Reise in der Provinz Xinjiang zurückversetzt. Bald kommt die Sonne wieder durch und trocknet alles. Die Schussfahrt talabwärts wird erst am Abend gestoppt, als wir ein Schotterfeld abseits der Straße finden können, das nicht landwirtschaftlich genutzt wird. Entsprechend schwierig ist es, die schon auf der Reise verbogenen Heringe in den Boden zu bekommen. Der weiterhin wehende Westwind räumt am Abend alle Wolken weg und hinterlässt eine sternenklare und kalte Nacht.

Schon am frühen Morgen sitzen wir auf unseren Sätteln. Da es sicherlich noch wüstenhafter und heißer wird, je weiter wir talabwärts kommen, ist ein früher Start ratsam. Nur noch an den höchsten Bergflanken, knapp unter der Schneegrenze, wachsen vereinzelt Bäume. Ansonsten wird die Landschaft dominiert von nacktem Fels und verschiedene Lehmfarben, die sich auch in den jeweiligen Ortschaften in den Farben der Lehmhäuser widerspiegeln. Die grünen Terrassenfelder wirken wie Oasen in einer Wüste. Das Wasser wird in unzähligen Kanälen und Rinnen von den Bergen herab zu den Feldern geleitet. Zwischen diesen grünen Oasen funkeln dann einzelne gelbe Edelsteine: in voller Blüte stehende Rapsfelder. Abseits der bewässerten Terrassen besteht die Vegetation aus angepassten und trockenheitsresistenten Pflanzen. In der Vormonsunzeit sehen diese allerdings nicht besonders fotogen aus.

Die Abfahrt nach Baxoi ist schnell und zum Teil sehr steil, aber wie immer geht so eine rasante Abfahrt viel zu schnell zu Ende. In der Stadt – wer hätte es gedacht – kommt mal wieder ein langer Militärkonvoi von hinten. Nachdem die LKWs jedoch in ein großes Depot abbiegen, hoffen wir auf ein 'ruhigen' Nachmittag. Nach dem Kauf von Lebensmitteln rasen wir weiter talabwärts, jetzt leider wieder ohne Asphalt unter den Reifen. Glücklicherweise haben wir Federgabeln an den Mountainbikes – die in der Lenkertasche verstaute Foto- und Filmausrüstung hätte spätestens hier ihren Geist aufgegeben, denn die Piste schüttelt uns und die Ausrüstung kräftig durch. Sicherlich könnten wir auf der miserablen Piste auch langsamer fahren, aber wenn es schon mal bergab geht, erlauben wir uns auch die höheren Geschwindigkeiten. Es wird früh genug auch wieder bergauf gehen.

In 72 Spitzkehren nach oben

Bald ist der tiefste Punkt unseres wüstenhaften Tals erreicht. Der Fluss fließt in den großen ostasiatischen Strom Salween. Ein Militärposten an der Brücke über den Salween winkt uns durch. Wir

erreichen den tiefsten Punkt bei 2850 m Höhe. Ab hier geht es wieder nach oben, bis auf 4618m zum Gama La, und das bei voller Sonneneinstrahlung am Südhang einer wüstenhaften Landschaft. In unendlichen Windungen klettern wir mit unseren Fahrrädern Meter für Meter nach oben bis wir in ein kleines und schattigeres Seitental einbiegen. Ausgerechnet auf diesem staubigen und heißen Abschnitt überholen uns zwei LKW-Konvois mit zusammen etwa 150 Fahrzeugen. Der Wasserverbrauch steigt mit der Hitze am Hang. Unser Thermometer misst 47°C. Allerdings müssen wir alles Wasser von unten mit hoch nehmen – am Hang gibt es keine Quellen oder Bäche.

Erst am späten Nachmittag kommen wir durch zwei kleine Siedlung im schattigen Seitental, wo wir unsere Trinkflaschen wieder auffüllen können. Die gesamte Paßstraße soll angeblich 72 Spitzkehren haben, unsere Versuche mitzuzählen scheiterten jedoch – es waren einfach zu viele. Besonders in den Kehren ist die Piste sehr zerfahren und besteht nur noch aus einer dicken Schicht feinem Staub, der uns immer wieder von heftigen Windböen ins Gesicht getrieben wird. Schon bald müssen wir feststellen, dass wir mit durchschnittlich 5 bis 6 km/h nicht vor der Dunkelheit oben sein werden. Einen geeigneten Rastplatz an einer Paßstraße zu finden ist fast unmöglich, denn die flachen Stellen werden alle von Gerstenfeldern der kleinen Siedlungen ausgefüllt. So nützen wir die jetzt kühlen abendlichen Temperaturen und fahren bis fast in die Dunkelheit. Irgendwo im Feinstaub des Pistenrandes bauen wir dann unser Zelt auf und schlafen unruhig. Einerseits ist der Boden unkomfortabel schräg, andererseits fahren einige LKW-Fahrer auch nachts dicht an unserem Zelt vorbei und reißen uns immer wieder aus dem Schlaf.

Die Piste ist eine echte Herausforderung für unsere Fahrradreifen. Zwischen dem Feinstaub liegen scharfkantige Steine. Entweder man verliert die Traktion in dem losen Material oder man knallt ständig gegen Steine, die man vorher nicht sieht. Wir fahren zwar langsam genug um diesen Hindernissen auszuweichen, allerdings kostet das auf Dauer ordentlich Kraft. Die Oberschenkel und Schultern müssen viel leisten. Die Sonne knallt schon ab 10 Uhr früh erbarmungslos auf den Hang, als wir von unten ein sich näherndes Hupkonzert hören. Auch heute gibt es wieder Militär-Kolonnen. Bei 300 Fahrzeugen höre ich auf zu zählen. Über eine Stunde sitzen wir am Pistenrand mit Blick auf das unter uns liegende "Straßengedärm". Wie bisher sind auch diese Militär-LKW leer und immer nur mit zwei Personen besetzt.

Zwei Kilometer vor der Passhöhe in 4610 m Höhe radeln wir wieder auf Asphalt. Die ersten 20 Kilometer des Tages haben wir in fünf Stunden geschafft (eine davon wartend am Pistenrand). Wir gönnen uns einen Mittagsschlaf auf einer Bergwiese auf der Passhöhe und freuen uns auf die Abfahrt – dieses mal auf Asphalt.

Talabwärts am Yu Chu

Weit und breit steht kein Baum in dieser Landschaft, nur einzelne Azaleen mit ganz dunklen Blättern wachsen an den Nordhängen.. Selbst die Wiesen sind noch nicht so grün, wie wir es in den Tagen zuvor schon gesehen hatten. Gerstenfelder gibt es hier keine, die wenigen Menschen leben von ihren Weidetieren auf den Bergalmen. In der Ortschaft Bangda halten wir noch nicht einmal an. Das Dorf ist tatsächlich so wie es ein anderer Tourenradler beschrieben hat: ein richtiges Drecksloch, bestehend aus baufälligen Hütten und Häusern, einigen Truckstopps, Gasthäusern sowie Werkstätten. Wer nicht gerade ein Problem mit seinem LKW hat, hält hier besser nicht an. Je weiter wir talabwärts nach Südosten radeln, desto eher sehen wir auch wieder vereinzelt hohe Fichten und Kiefern an den Hängen. Auf den Wiesen grasen auch wieder Kühe, und Murmeltiere huschen von einem Loch ins nächste ihrer unterirdischen Tunnelsysteme. Um die kleinen Siedlungen sind jetzt auch Gerstenfelder angelegt, die allerdings noch nicht bestellt sind. Das Frühjahr lässt hier besonders lange auf sich warten.

Heute ist der zweite Monat seit unserem Aufbruch in Kashgar vollendet worden und wir sind noch nicht reisemüde. Allerdings stellen wir auch fest, dass die Anstrengung in Westt Tibet und heftigen Bergpässe der letzten Wochen stark an unserer Körpersubstanz gezehrt haben. Wir fühlen uns mit jedem weiteren Tag ausgemergelt und schwach. Schon am Nachmittag stoßen wir hin und wieder an unsere Leistungsgrenze. Die Anstrengungen in der Höhe haben doch mehr der Muskelmasse verschwinden lassen, als uns lieb gewesen ist.

In der Nähe der kleinen Ortschaften, durch die wir kommen, sind die Bauern jetzt dabei, ihre Felder zu pflügen und die Saat auszubringen. Die Hörner der Yaks, die vor die Pflüge gespannt werden, sind auch hier mit roten Seidenschals geschmückt. Die Bauern singen bei der Arbeit und die Frauen lesen die

Steine hinter dem Pflug auf. Die Menschen sind freundlich und grüßen uns schon von weitem. Touristen kommen hier selten vorbei, geschweige denn, dass sie aus ihren Jeeps oder Bussen aussteigen. Die wenigen Tourenradler sind die Exoten unter den Fremden.

Am frühen Nachmittag erreichen wir die Stadt Zuogong. Das Thermometer zeigt 35°C und die Garküchen verströmen leckere Mittagsgerüche. Da der Hunger sowieso unser ständiger Reisebegleiter ist, kehren wir schon gleich in einer der Gasthäuser im tibetischen Teil der Stadt ein, da auch einmal wieder ein Akku aufgeladen werden muß. Im Zentrum des chinesischen Teils der Stadt, einer ca. 1 km langen Prachtstraße mit beiderseits Geschäften und Bürohäusern, sollte man sich nach Angaben anderer Tourenradler nicht zu lange aufhalten. Die örtliche Polizei sammelt gerne Individualtouristen ein und droht mit Strafgeldern wegen fehlender Tibet-Genehmigungen. Auf fremde Tourenradler wird die Polizei spätestens dann aufmerksam, wenn sich größere Menschentrauben um die Fahrräder ansammeln. Das gilt es deshalb zu verhindern. Wie praktisch daher, dass neben dem Lokal in dem wir essen eine Garage ist, in die wie die Fahrräder von der Straße schieben können. Die notwendigen Lebensmitteleinkäufe erledigt wir schnell bei einem kleinen Händler gegenüber unseres Lokals. An der Tankstelle – gleich neben der Polizeistation – bunkern wir noch zwei Liter Treibstoff für den Kocher. Dann sind wir schon wieder raus aus dem Dorf.

Unsere schönste Piste

Die Berghänge sind nun wieder dicht mit Tannen, Fichten, Thujas, Lärchen, Eichen und Pappeln bewaldet. Je weiter wir nach Süden und in tiefere Regionen kommen, desto dichter werden diese Wälder. Obwohl wir die mühelose Fahrt auf der guten Teerstraße genießen, können wir es kaum erwarten, diese nun wieder zu verlassen. Auf einer kleinen Piste, deren Verlauf nur ungenau auf unserer Karte verzeichnet ist, wollen wir dem Yu Chu weiter folgen, anstatt die übliche Route über Markham zu nehmen. Die Abenteuerlust siegt doch über die Bequemlichkeit... "Der Mensch ist nicht zur Bequemlichkeit gemacht" lautet ja auch ein tibetisches Sprichwort!

An einer weißen Stupa biegen wir von der asphaltierten Straße ab, die weiter über einen 5000er Pass nach Markham führt, und radeln nun auf einer kleinen Bergpiste ins Ungewisse – jetzt sind wir wieder in der Einsamkeit! Verkehr ist hier kaum noch, dafür ist die einspurige Piste auch gar nicht ausgerichtet. Das Tal ist eng und steil, die Piste schmiegt sich an den Osthang und führt in oft schwindelerregender Höhe über dem Fluss entlang. Leitplanken gibt es hier selbstverständlich keine. Eine falsche Lenkbewegung und man ist im freien Fall. Glücklicherweise geht es größtenteils talabwärts und die Pistenoberfläche ist zunächst noch gut fahrbar. Wir werden belohnt mit einer grandiosen Landschaft und der einsamen Piste – keine vorbeidonnernder LKWs, keine nervigen Stadtbewohner.

Die wenigen Dörfer, die wir in den beiden Tagen bis zur Siedlung Pütok durchfahren, bestehen aus Lehm- und Holzhäusern. Kleine Läden führen das Notwendige: Zucker, Nudeln und Kekse. Die Gerstenfelder auf den Flussterrassen rings um die Siedlungen werden über Kanäle bewässert. In den Dörfern führen diese Kanäle direkt auf der Piste entlang. So haben die Dorfbewohner Zugang zu fließendem Wasser und wir bei jeder Dorfdurchfahrt Schwierigkeiten, uns durch den Schotter und die Dämme auf der Dorfstraße zu arbeiten. Der Holzeinschlag in den umliegenden Wäldern und einige kleine Wasserkraftwerke am Yu Chu sichern die Energieversorgung. Die Yaks und Pferde werden zur Weide in den Wald getrieben.

Off the map - jenseits der Landkarte

Die Piste wird schon bald zu einer anspruchsvollen Mountainbike-Strecke. Knackige Rampen rauf und runter, über schroffen Fels und streckenweise über runde faustgroße Flusskiesel, mal sandig direkt am Fluss entlang, mal als Höhenweg in den Hang gefräst. An einigen Stellen ist die Piste von Hangrutschungen zerstört und zeigt uns an, dass wohl schon lange kein Fahrzeug mehr vorbei kam. Manchmal geht es nur auf notdürftigen Fußpfaden weiter, und zwei kleine Baustelle werden wir auch passieren müssen. Leere Dynamit-Hülsen auf der Piste erzählen uns von den jüngsten Tätigkeiten an diesem Abschnitt, und wir sehen Frauen und Männer mit Dynamitkisten auf dem Rücken, in Schubkarren oder auf Maultieren an uns vorbei kommend. Anblicke, die man in der Heimat nicht unbedingt gewöhnt ist.

An Wasser mangelt es uns zum Glück nicht – immer wieder strömen Bäche seitlich über die Piste und versorgen uns mit frischem Bergwasser. An einigen Abschnitten müssen wir auch durch reißende hüfttiefe Bergflüsse schieben – Brücken gibt es noch nicht. Außerhalb des schattigen Waldes ist es über

40°C heiß, da sind wir froh um jeden Bergbach der von den Seitentälern kommt und von einem schattigen Laubwald begleitet ist. Diese kleinen Talkerben mit Wald und Wasser sind wie Inseln in einer zunehmend trockenen und heißen Landschaft.

Je weiter wir nach Süden dem Yu Chu auf der einsamen Piste folgen, desto weniger haben die Menschen in den kleinen Dörfern Kontakt zur Außenwelt. Dies ist einerseits bedingt durch die kaputte Piste und die Tatsache, dass das Tal tatsächlich eine Sackgasse für Fahrzeuge ist. Die Kinder stehen mit großen Augen staunend am Pistenrand und beobachten uns ängstlich, einige rennen davon und verstecken sich. Die erwachsenen Menschen grüßen freundlich aber zurückhaltend und schütteln den Kopf. Sie wissen schon, was wir noch nicht wissen können: das Talende sieht anders aus, als es unsere Landkarte vorgibt.

Schlaglöcher und Wackersteine

Unsere Reisegeschwindigkeit verlangsamt sich zunehmend. Die Pistenoberfläche wird grobschottriger oder besteht einfach nur aus dem losen Schuttmaterial des Hangs und die Rampen rauf und runter werden immer steiler, sodass jeder Meter hart erarbeitet werden muss. Selbst die kurzen Abfahrten sind technisch anspruchsvoll. Dafür wird die Landschaft um so grandioser und entschädigt uns immer wieder aufs neue für die Strapazen. Eine fast unberührte Bergwelt mit schneebedeckten Gipfeln und dicht bewaldeten Hängen eröffnet sich hinter jeder Talkurve. Die wenigen Siedlungen mit umliegenden Gerstenfelder mit ihrem zarten Frühlingsgrün liegen wie kleine Oasen auf den Flussterrassen. In der Tiefe des engen Tals gurgelt und rauscht der schnell fließende Fluss. Es ist schon erstaunlich, dass sich in diesem einsamen Tal überhaupt Menschen angesiedelt haben, um der steinigen Erde eine Ernte abzurufen. Noch erstaunlicher finden wir es jedoch, dass man allem Anschein nach gewillt ist eine breite Piste bis zur Siedlung Pütok zu bauen.

An mehreren dieser Baustellen können wir wieder einmal mehr lebhaft Unterricht in Sachen Straßenbauarbeiten erhalten. Dass die chinesischen Bauarbeiter scheinbar völlig planlos arbeiten, vermuten wir ja schon seit einiger Zeit. Was wir jedoch hier sehen, ist schon haarsträubend: Da wird Grobschotter auf die Fahrbahn geworfen und anschließend mit feinem Erdaushub aus der Nachbarschaft zugedeckt und leicht angewalzt. Der nächste Monsunregen macht aus der Piste eine Schlammspur und anschließend hinterlassen die erodierenden Wassermassen eine grobschottrige, unbefestigte Pistenaufgabe. Eine andere Möglichkeit der Schaffung von zusätzlichen Hindernissen für die Pistenbenutzer stellt das Ausheben eines Seitengrabens für den Regenwasserabfluss dar, wobei der Aushub einfach wahllos auf die Piste aufgetürmt wird. Die Jeep-Fahrer werden es schon irgendwie glätten...

Der tiefe Abgrund der Schlucht gähnt zu unserer Rechten, die nackte Felswand engt uns von der linken Seite ein. Die Piste ist hier gerade mal etwas breiter als ein Meter. Zur Erinnerung: Ein gepacktes Tourenrad ist ca. 60 cm breit! Die Pistenoberfläche besteht aus losen Schieferplatten, die erst kürzlich aus der Hangwand herausgesprengt worden sein müssen – die leeren Hülsen der Dynamitstangen liegen noch überall herum. Die Schieferplatten geben bei jedem Schritt nach, nur wissen wir nie vorher in welche Richtung sie rutschen werden. Vorsichtiges Vorantasten ist notwendig. Die Packtaschen und Anhänger werden separat zu den Fahrrädern über die gefährlichsten Passagen getragen. Es ist eine kräftezehrende Prozedur, die fast immer im schattenlosen Südwesthang bei über 40°C stattfindet. Am Nachmittag steht die schwüle Hitze im Tal. Kein Lüftchen regt sich. Irgendwie hatten wir uns den Ausflug in dieses Tal anders vorgestellt, aber ein Abenteuer definiert sich bekanntlich ja dadurch, dass man sein Ausgang nicht vorher kennt.

Sackgasse Pütok

Irgendwann hört das, was wir als Piste definieren, auf und geht über in einen hangparallelen Maultierpfad, der größtenteils sehr schön zu fahren ist. Nach zwei Kilometern auf diesem Pfad inklusive einiger Schiebepassagen erreichen wir die Siedlung Pütok. Die hier eingeholten Informationen zu unserem weiteren Weg sind keineswegs ermutigend.... Aber zuerst lassen wir den Tag geruhsam ausklingen. Die beiden Dorflehrer laden uns zu kühlen Getränken und Nudelsuppe in ihr luftiges und angenehm schattiges Baumwollzelt ein. Damit die Temperaturen im Zelt in der Nachmittagssonne erträglich bleiben, wird der Stoff hin und wieder mit Wasser begossen. Wir liegen oder sitzen auf Matten und Decken und unterhalten uns über die Probleme der Dorfbevölkerung, das Schulsystem, die Landschaft, unsere bisherige Radtour, oder über Digitalkameras. Glücklicherweise kommt noch der

Manager der kleinen Herberge dazu, der uns ein paar Sätze vom englischen ins chinesische übersetzt. Über 300 Kinder seien in der kleinen Dorfschule untergebracht. Nach der 6. Klasse ist die Grundschule beendet. Wer dann noch weiter die Bildungsleiter hinauf möchte, muss in die Stadt Zuogong, aber das können sich die wenigsten Eltern leisten. Unterrichtsfächer sind Chinesisch, Tibetisch, Mathematik, Heimatkunde und Sport.

Schnell erfahren wir auch, was im weiteren Pistenverlauf auf uns wartet: es sei unmöglich mit dem Fahrrad weiterzukommen, es gibt lediglich einen Maultierpfad der über den Shu La ins Mekong-Tal führt, eine befahrbare Straße gibt es nur nach Norden, von wo wir kommen. Die äußerst nette Dorfbevölkerung sieht zum ersten mal gepackte Tourenräder und kann sich nicht vorstellen, was mit einem Mountainbike noch 'befahrbar' ist. Dennoch sind wir inzwischen vorsichtig mit unserer zeitlichen Kalkulation geworden und kaufen lieber im Dorfladen noch einige Vorräte ein. Eine Rückkehr nach Norden steht für uns jedoch nicht zur Diskussion. Am Abend bauen wir auf dem Dorfplatz unser Zelt auf – gleich neben drei Jeeps, die hier schon seit vielen Monaten unbewegt stehen und darauf warten, dass die Piste nach Norden wieder befahrbar ist. Die gesamte Versorgung der Ortschaft mit ihren etwa 750 Einwohnern wird momentan nur mit Maultieren gewährleistet.

Unser Ziel, die kühle Frische der Morgenstunden auszunützen, wird schon ab neun Uhr von der Sonne zunichte gemacht. Seit Tagen ist dies stets gleich: Die Nächte sind sternenklar und früh klettert die Sonne am klaren Himmel empor. Erst am Nachmittag bilden sich dann dicke Quellwolken, aus denen auch mal ein leichter Schauer fallen kann.

Der Verlauf des Pfades nach Süden wird immer akrobatischer: Häufig müssen wir jetzt auch zu zweit die steilen Rampen hinauf schieben, da für Alleingänge die Kraft fehlt und zum Fahren der Pfad einfach zu schmal ist. Die effektive Distanz, die wir mit der schweren und klobigen Ausrüstung schaffen, liegt bei ca. 18 Kilometer in 7 Stunden. Manchmal versuchen wir uns vorzustellen, wie es wohl wäre ohne Gepäck mit einem leichten Mountainbike auf diesen Pfaden zu fahren – leicht wäre es sicher auch dann nicht.

Die kleine aus acht Häusern bestehende Siedlung Chalang, die wir im Laufe des Mittags passieren, ist so einsam gelegen, dass die auf dem Pfad spielenden Kinder schreiend vor uns wegrennen. Der kleinste Spielkamerad, ein vielleicht zweijähriges Kleinkind, wird einfach zurückgelassen. Kaum bemerkt auch der Kleine uns hochgewachsene Figuren mit dunklen Sonnenbrillen auf "seltsamen" Fahrrädern, fängt er so laut an zu schreien und zu weinen, dass die Mutter ganz entsetzt aus dem Haus gerannt kommt. Erst nachdem sie ihn in Arm genommen hat, können wir uns trauen weiterzufahren.

Ein schmales Bett unter den Sternen

Die Schiebepassagen werden zur Normalität und zur Erholung von den Tragepassagen. Jede Strecke, die wir über ein großes Hindernis, etwa einen Felsen oder einen steilen und engen Serpentinabschnitt hinüber tragen müssen, geht jeder von uns viermal: einmal mit dem Anhänger, einmal mit dem Fahrrad und zweimal mit jeweils zwei Taschen. Im Extremfall können das auch mal 300 Höhenmeter sein, was für den einmaligen Weg mit Gepäck nach oben und leer wieder zurück ca. eine Stunde kostet, vier Stunden macht die volle Nachmittagsleistung aus. Wir begegnen glücklicherweise keinem Menschen und sind so nicht mit der doch etwas peinlichen Situation konfrontiert, dass wir entgegen dem Rat der Dorfbewohner und der beiden Lehrer weiter nach Süden ins Tal des Yu Chu vordringen.

Allmählich kommen wir jetzt in eine Region im Regenschatten hoher Bergriesen. Die Vegetation wird hier dominiert von hartlaubigen Steineichenbeständen oder dornigen Berberitzen. Einzelne Yasminbüsche blühen in gelb oder weiß-rot, eine Buddleja-Art leuchtet in hellviolett. Kleine Erdorchideen funkeln wie rötliche Kristalle an moosbedeckten Stellen unter den Eichen. Nur Wasser gibt es hier nicht für uns. Die letzte Quelle liegt gut 45 Gehminuten zurück, als wir uns nach zeitraubender Überwindung einer Stufe von 300 Höhenmetern zu einem Nachtlager mitten auf dem einen Meter breiten Pfad entschließen. So muss mühsam in einem langen Abendmarsch das notwendige Nass geholt werden. Jeder von uns trinkt sofort zwei Liter, mit Mineral- und Vitaminspulver angereichert. Zum Abendessen und in der folgenden Nacht verschwinden nochmals drei Liter pro Person in unseren ausgedörrten Körpern. Heute sind wir laut den Angaben unseres Höhenmessgerätes 580 m nach oben und 630 m nach unten gefahren, geschoben oder geklettert. Die Nacht ist angenehm mit wolkenlosem Sternenhimmel. Irgendwo in den Steineichen ruft eine Eule, ansonsten ist es ruhig und wir schlafen erschöpft ein.

Nicht mehr nachdenken – nur noch weiter!

Wenn wir diese unglaublich schöne und unberührte Landschaft nicht um uns herum hätten, würden wir sicherlich schon lange psychisch auf dem Zahnfleisch gehen. Denn die körperlichen Strapazen gehen am nächsten Tag nicht nur weiter, sondern werden noch mal um einiges heftiger. Die Vegetation mit den hohen schattenspendenden Bäumen weicht immer stärker einer dornenbewehrten Buschlandschaft mit einzelnen Baumgruppen aus Steineichen. Nur in den Talkerben an den kleinen Bachläufen wächst eine üppige Vegetation aus hohen Bäumen, dichten Büschen und bunten Blumen. Die kühle Feuchte dieser kleinen Talkerben möchten wir kaum mehr verlassen. Aber unser Tagespensum ist noch lange nicht erfüllt. Die Sonne brennt erbarmungslos auf uns herab – obwohl wir inzwischen schon gut an die hohe Einstrahlung angepasst sind müssen wir uns trotzdem mehrmals am Tag eincremen. Die vier Kilometer, die wir gleich nach dem Frühstück sogar radeln können, lässt uns auf eine nicht all zu schwierige Tagesetappe hoffen. Doch die nächste Herausforderung kommt in Form einer steilen Felswand mit einem engen Pfad, der sich in Serpentinaen hinunterwindet. Hier tragen wir einmal mehr die gesamte Ausrüstung in Etappen für mindestens 100 Höhenmeter. Die schlimmsten Momente sind an jenen Stellen, wo wir ohne ein Hindernis oder Buschwerk ca. 400 m tief zum Fluss hinabsehen können und unser Pfad nur wenige Zentimeter Bewegungsfreiheit zulässt. Wenn wir nicht genau die Mittellinie mit den schiebenden Fahrrädern samt Anhängern treffen, beginnt einer der Reifen an der Hangkante des Pfads ins Leere zu greifen. Das Zurückwuchten auf den Pfad kostet doppelt viel Kraft.

Unser Tagesziel kommt am späten Nachmittag ins Blickfeld: Der auf nur 2735 m Höhe gelegene Talgrund des Yu Chu, wo ein Pilgerweg um den heiligen Berg Meilixueshan (Kawa Korpo auf tibetisch heißt Berg des Schneegottes) den Fluss überquert. An dieser Hängebrücke steht auch eine kleine weiße Stupa, die in der halbwüstenhaften Landschaft schon von Weitem leuchtet. Unsere geplante Route wird in den nächsten Tagen vom Ufer des Yu Chu über den Pass Shu La (4815m) hinab ins Mekong-Tal führen. Spätestens jetzt verstehen wir die skeptischen Blicke der Einwohner von Pütok, als sie uns zu verstehen gaben, dass man hier nicht radeln kann. Ab hier ist endgültig aus mit 'fahren'.

Mit dem Fahrrad am Berg

Ein alter Tibeter, der das Heiligtum tagsüber bewacht und sich um die Pilger kümmert (sie also um Spenden erleichtert), lädt uns ein, auf dem kleinen Vorplatz der Anlage zu nächtigen. Da unsere nächste Etappe, die in 3240 m Höhe gelegene Ortschaft Laidu, für uns heute sowieso nicht mehr erreichbar ist, lassen wir den Tag am Fluss ausklingen. Nun haben wir auch wieder genug Wasser zum Trinken. Ein Maultiertreiber, der kurz nach uns ebenfalls von Norden, also von Pütok aus kommt, weist uns den Weg, den wir morgen zu gehen haben: für 500 Höhenmeter eine steile Bergflanke hinauf ins Dorf. Wir verabreden, dass er morgen Abend dort oben auf uns warten und uns mit seinen Tieren über den Shu La Paß weiterhelfen wird. Bis Laidu müssen wir noch alleine zurecht kommen, da er die Fracht auf seinen beiden Tieren erst ins Dorf bringen muss.

Vom Flussufer bis Laidu sind es, wie erwähnt, 500 Höhenmeter – wie können wir es vermeiden diese Strecke und Höhendifferenz wieder viermal gehen zu müssen? Lange diskutieren wir darüber noch am Abend vor dem Schlafen. Am nächsten Morgen packen wir unser Gepäck neu: Die Anhänger werden mit ihrer großen Tasche wie Rucksäcke getragen und die restlichen Packtaschen werden stark komprimiert, sodass es nicht mehr acht, sondern nur noch vier Taschen sind. Dieses System funktioniert auch halbwegs gut, sodass wir die beiden Fahrräder, beide Anhänger sowie die Packtaschen im Laufe des Tages mit drei Aufstiegen nach oben geschafft haben. Angefangen von 9 Uhr früh sind wir um 17 Uhr fertig mit der Tagesarbeit und am absoluten Ende unserer Kraftreserven. Zum Vergleich: Die Tibeter laufen die Strecke von Pütok nach Laidu mit ihren Maultierkarawanen in einem langen Tag. Für uns wurden es kraftzehrende drei Tage, die wir auf diesem schmalen Bergpfad kämpften, bevor wir mit aller Ausrüstung in Laidu waren.

Osttibetische Gastfreundschaft

Die Siedlung Laidu besteht aus vier Wohnhäusern, wobei wir uns scheinbar beim wohlhabendsten Bewohner mit unserem Maultiertreiber verabredet haben. Wir sehen mit Freude, dass noch zwei weitere Maultiere geholt wurden, um unsere Ausrüstung aufnehmen zu können. Wir müssen nun unsere gesamte Ausrüstung möglichst gleichmäßig auf die vier Tiere und auch beiderseits eines jeden Tieres verteilen. Während wir also damit beschäftigt sind, die Packtaschen so zu füllen und zu bündeln, dass die Anforderungen des Maultiertreibers erfüllt sind, spielen die beiden etwa sechsjährigen Kinder mit den Laufrädern und der zerrissenen Felge, die wir seit Wochen immer noch mit uns schleppen. Die beiden

Kinder haben noch nie ein Fahrrad zu Gesicht bekommen, außer wahrscheinlich im chinesischen Fernsehen.

Das Abendessen ist reichhaltig: eine große Schüssel heißdampfender Kartoffelsuppe mit Speckwürfeln zu der frisch gebackene Gerstenbrötchen gereicht werden. Dazu gibt es natürlich Buttermilch. Die Menschen sind nett und gastfreundlich, zuvorkommend und nicht aufdrängend. Wir halten uns daher auch etwas zurück mit unseren Berichten von den Erlebnissen und Eindrücken in den letzten 10 Wochen. Schon die Erwähnung der Tatsache, dass wir in Kashgar losgeradelt sind, wirft fragende Gesichter und ungläubige Blicke auf. Entweder wissen die Menschen hier nicht wo diese Stadt liegt oder sie glauben uns nicht. Jedenfalls sind wir keine wirklich unterhaltsame Bereicherung des Abends, denn nach dem Essen wird der Fernseher an eine über ein Solarpaneel aufgeladene Autobatterie angeschlossen. Kurz wird auch auf einem englischsprachigen Sender verweilt, gespannt betrachtet man unsere Gesichter als wir versuchen, etwas von den chinesischen Lokalnachrichten mitzubekommen. Als dann in einem Werbespot ein Tandem vorkommt, lachen alle und zeigen auf uns. Uns kommt das äußerst grotesk vor, hier in einem tibetische Bauernhaus zu sitzen und im Fernsehen die schöne heile Welt vorgespielt zu bekommen. Zu gerne würden wir wissen, was die Bewohner des Hauses mit den dort gezeigten Szenen, Nachrichten, Werbesendungen oder der modernen chinesischen Lebensweisen überhaupt anzufangen wissen.

Das Gebäude besteht im unteren Teil aus gemauertem Stein, im oberen Teil aus massiven Holzbalken. Das gesamte Haus umschließt einen kleinen Innenhof von etwa 5 m auf 5 m, der nach oben mit einer Plane schließbar ist. Alle Räumlichkeiten, das Wohn- und Esszimmer sowie die Schlafzimmer sind an den Außenwänden des Obergeschosses untergebracht. Die Küche ist nach innen zum kleinen Innenhof installiert. Von oben flutet das Sonnenlicht in die Küche und den Hof. Im Erdgeschoss und Innenhof, von wo aus man mit einer Treppe nach oben kommt, tummeln sich die Kühe, Maultiere, Schweine, Ziegen, Schafe, der Hund und die Hühner, die auch hoch auf das Balkongeländer des Oberstocks fliegen und in der Küche nach Essbarem suchen. Im Haus huscht noch eine Katze mit ihren Jungen herum. Die Menschen leben hier mit ihren Tieren und nicht nur von ihnen. Inwieweit unseren Vorstellungen von Hygiene dabei nachgekommen wird, wollen wir lieber nicht diskutieren. Dennoch beobachten wir immer wieder, dass die Dorfbewohner sehr wohl darauf achten, dass es getrennte Trinkwasserentnahmestellen gibt und schmutziges Waschwasser auch nur an ganz bestimmten Stellen entsorgt wird.

Der Pfad nach oben

Das Frühstück besteht aus dicken Gerstenmehlpfannkuchen mit Rührei und einer Kräutersoße. Dann werden die Tragtiere gesattelt und gepackt. Die beiden Fahrräder ohne die Laufräder hängen beiderseits an einem der Tiere, die Räder mit vier kleinen Packtaschen an einem anderen. Am Holzsattel des dritten Maultiers werden die beiden Anhänger befestigt und das vierte Tier schultert die übrigen Packtaschen. Die Trinkflaschen werden noch alle aufgefüllt und dann geht es schon los. Im Gänsemarsch folgen wir dem weiteren Verlauf des Pfades, laufen an den Gerstenfeldern der Siedlung vorbei und tauchen in den Steineichenwald ein. Die an allen Ästen hängenden meterlangen Bartflechten werden durch die leichten Windböen sanft bewegt. Die Szenerie erscheint uns wie in einem Märchenwald. Zwischen den Bartflechten leuchten die rosa Blüten riesiger Rhododendrenbüsche. Über uns lässt sich der blaue Himmel nur erahnen, da wir aus dem dichten und umwobenen Astwerk nur selten einen Blick nach draußen erhaschen können. Wir befinden uns immer noch auf dem Pilgerwege rund um den Meilixueshan. Entsprechend ausgelatscht ist dieser Pfad: tiefe Rillen und enge Serpentin sind selbst für die Maultiere nicht leicht zu bewältigen. Dazu kommt die zunehmende Höhe und die Last unserer Ausrüstung, die die Tiere sichtlich ins Schwitzen bringt. Sehr häufig müssen wir die Tiere mit einem dünnen Stecken zum Weitergehen antreiben.

Etwa 1000 Höhenmeter über dem Dorf (in 4400 m Höhe) werden aus den Eichen niedrige Büsche, die dann auch keinen dicht geschlossenen Wald mehr bilden. Dazu gesellen sich jetzt auch einige Thuja und Fichten. Nun können wir über die Baumwipfel nach Süden blicken und den majestätisch in der Landschaft liegenden 6780 m hohen Meilixueshan mit seinen großen Gletschern sehen. Dieser Berggipfel gilt den tibetischen Buddhisten als heilig, ähnlich wie der Kailash im Westen des Landes. Viele Pilger umwandern den Berg in einer langwierigen und strapaziösen Tour im Urzeigersinn. Die normalerweise dafür veranschlagte Zeit: 13 Tage.

Über die tibetische Grenze

Oberhalb der Baumgrenze, in der Gebirgstundra finden wir unzählige farbenprächtige Blumen. Das Fotografenherz blüht genauso mit auf. Wir sehen blaue Azaleen, rosa und weiße Rhododendren, gelbe Berberitzen, Goldruten, Primel- oder Enzianarten. Nur ideal für eine möglichst konstante Wandergeschwindigkeit mit den Maultiere ist das allerdings nicht. Fotografieren im "stop-and-go-Betrieb". Der Maultiertreiber hat sicherlich noch nie so merkwürdige Kunden gehabt.

Das kleinräumige Mosaik an alpinen Wiesen und alpinen Zwergstrauchgesellschaften erinnert uns schon sehr stark an den Alpenraum. Je höher wir kommen, desto weniger Vegetation bedeckt die rötlichen und braungrauen Felsen und Schutthänge. Auf einer Endmuräne eines ehemaligen Gletschervorstoßes machen wir Mittagsrast und beobachten die Veränderung am Himmel: Früh Morgens war es noch sonnig und warm – inzwischen zieht eine dichte Bewölkung auf. Der Wind wird stärker und aufgrund der Höhe wird es auch kälter. Das Ende unseres Bergpfades gipfelt in einer steilen Rampe über einen Schuttkegel. In 4815 m Höhe stehen wir am Pass und zugleich auf der Grenze zwischen dem heutigen Tibet und der Provinz Yunnan. Nun werden die Maultiere abgesattelt und der freundliche aber sehr zurückhaltende Tibeter ausbezahlt. Für den Maultiertreiber war das ein willkommenes Geschäft, welches er mit dem Transport von Zuckersäcken oder anderen Handelswaren nicht vergleichen kann. Weiter als bis zum Pass wollte er uns jedoch grundsätzlich nicht führen – angeblich weil im weiteren Verlauf der Pfad zu stark verschlammmt und zugeschneit sein soll, was für seine Tiere ein zu hohes Risiko gewesen wäre. In der Tat sehen wir während des Abstiegs auch keine Maultierspuren.

Zwischen unzähligen Gebetsfähnchen und Manistenen montieren wir unsere Fahrräder und Anhänger wieder zusammen. Der Untergrund der ersten wenigen Meter, die wir anschließend den Steilhang hinab müssen, sind so locker strukturiert, dass wir es unmöglich mit den Anhängern schaffen. So müssen wir die erste Etappe wieder zweimal gehen. Anschließend kommen wir mal schiebend, mal auf dem Sattel sitzend und den Hang abrollend bis zur 400 m tiefer liegenden Baumgrenze. Auf einer blütenreichen Almweide, durch die ein klarer Bergbach seinen Weg nach unten sucht, stellen wir unser Zelt auf und genießen das grandiose Panorama hinab zum Tal des Mekong. Die Nacht ist wieder wolkenlos und die Temperaturen fallen unter null Grad.

Psychische Zermürbung auf dem Abstieg

Die Sonne scheint ins Zelt und Kuhglocken klingen rings um uns auf der Alm. Eine heimatliche Idylle? Allerdings sind wir nicht in den Alpen, sondern auf über 4400 m Höhe und hier in Osttibet tragen die Maultiere Glocken. Bald darauf kommen einige Tibeter den Pfad hoch, den wir weiter bergab müssen und schütteln verwundert ihre Köpfe über das, was sie da auf der Wiese stehen sehen: Fahrräder hat hier sicher noch nie jemand erblickt. In deren Augen müssen das gar sonderbare Fahrräder sein, dass sie es bis hier her geschafft haben. Von dem Transport per Maultier wissen sie ja noch nichts. Die Gerüchteküche wird in den nächsten Tagen sicherlich gut beliefert sein, bis die Menschen auf beiden Seiten des Berges zusammengestellt haben, wie die beiden Mountainbikes zum Berg und über den Berg ins nächste Tal kamen.

Unser Problem sieht jedoch sehr viel handfester aus: grobe Wackersteine und scharfkantige Felsen stehen uns im Weg, eher gesagt, sie machen den Weg aus. Einen felsigen Wandersteig mit beladenen Fahrrädern zu befahren ist unmöglich, glücklicherweise ist es und größtenteils möglich, einigermaßen zu schieben, da die Schwerkraft hilft. An einige Passagen ist nicht einmal mehr schieben möglich, dann ist wieder tragen angesagt. Bergab geht es etwas besser: mit dem Anhänger auf dem Rücken lässt sich das Rad dann noch nebenher schieben. In den beeindruckenden Nadelwäldern, durch die wir immer tiefer in die grüne Bergwelt tauchen, werden zusätzlich noch große Wurzeln und tiefe Rillen im Pfad zum Hindernis. Kratzer am Anhänger oder der Fahrradkurbel und viele Verwünschungen gegenüber dem einen oder anderen groben Hindernis sind da inbegriffen.

Bevor wir uns jedoch innerlich aufreiben an den Problemen auf dem Pfad und durch unsere körperliche Belastung, gehen wir die Situation von der lockeren Seite an: Es geht voran – wenn auch langsamer als gehofft. Aber es geht voran, und früher oder später werden wir das Tal des Mekong erreichen, wo immer das auch sein mag. So hilft nur das sture Festhalten an der Unerschütterlichkeit dieser Erkenntnis, um nicht ungeduldig zu werden und auszuflippen.

Die reichhaltige Bergflora Nordwest-Yunnans

Tannenstämme so mächtig, dass wir sie nicht zu zweit umfassen können. Ausgerechnet Tannen, die in unseren deutschen Wäldern so selten geworden sind, dass man derartig große und mächtige Bäume

sofort unter strengsten Schutz stellen würde. Das gesamte Tal, in welchem wir immer weiter abwärts schieben oder rollen, wäre in Deutschland in der höchsten Naturschutzkategorie. Hier ist eine mächtige Tanne nur eine von Tausenden und das Tal ist einfach nur eines von vielen Gebirgstälern, die durch ihre Abgeschiedenheit und glücklicherweise mangelnder menschlicher Erschließung in ihrem natürlichen Zustand bleiben können. Jeder gefällte Stamm müsste ja einzeln und mit kräftigen Yaks den holprigen Pfad nach unten zu den Dörfern transportiert werden. Daher sind die mächtigen Bäume uninteressant für die einheimische Bevölkerung. Wegen der Nähe zum Pilgerpfad werden die Bäume auch nicht gefällt. Neben den Tannen stehen auch uralte Fichten, Birken, Kirschen, Ahorne und Ulmen im Wald. Von den moosbewachsenen Ästen, die selbst schon die Mächtigkeit von Baumstämmen erreicht haben, hängen lange Bartflechten herab. Zwischen den Baumriesen wächst ein dichtes Gestrüpp aus verschiedenen Rhododendren, von denen einige ebenfalls Stammdurchmesser erreichen, die schon an die 25 cm heran kommen. Die kleinen Sonnenflecken, die das dichte Dach der Baumriesen auf dem Waldboden möglich machen, sind stets bunt mit Blumen übersät. Viele davon für uns bisher unbekannt. Direkt neben dem Weg, wir können es kaum fassen, finden wir rostrot blühende Frauenschuh-Orchideen. Zusätzlich entdecken wir gelb-grüne Schachbrettblumen, orangefarbene Türkenbundlilien, hellblaue Iris, gelbe Sumpfdotterblumen, rosafarbene Primeln oder hellrote Nelken.

"Es klappert das Rad am rauschenden Bach"

Das gurgelnde und aufschäumende Wildwasser übertönt die gesamte Waldidylle und singt uns sogar in unseren wohlverdienten Schlaf. Auch hören wir die vielfältigen uns unbekanntesten Vogelstimmen am frühen Morgen nicht, da der Bach alle Nebengeräusche verschluckt. Der steinige Pfad folgt fast direkt der Falllinie des Bachs nach unten. Die Berghänge zu beiden Seiten des Tals werden immer steiler, immer schneller schießt der Bach talabwärts und immer problematischer wird das Schieben der Fahrräder auf den Steintreppen und den engen Serpentin, die sich zwischen und über die großen Flusskiesel winden. Ungefähr 8 km haben wir gestern geschafft – heute wird es nicht schneller gehen, vielmehr bedarf es mitunter einiger Kraft und Geschicklichkeit, das Rad ohne größere Schäden durchzumanövrieren. Allmählich wechseln wir von der Nadelwaldzone wieder in den subtropischen Bereich. Dieses macht sich vor allem durch eine Veränderung in der Vegetation bemerkbar: Es wird wieder trocken, die Bäume sind nicht mehr so hoch oder mächtig und die einen oder anderen Dornengebüsche erinnern uns an Landschaftstypen, die wir schon auf dem Weg von Lhasa nach Osten gesehen hatten.

Wir befinden uns immer noch 1000 Höhenmeter über dem Talgrund des Mekong, unserem Ziel. Der letzte Proviant wird heute angebrochen – wir müssen also bis zum Abend die nächste Siedlung erreichen, sonst gibt es nur ein sehr karges Abendessen und Frühstück. Diesen Schreckensgedanken im Hinterkopf, fordern wir alles von unseren Fahrrädern. Mit grober Gewalt und unter voller Ausnutzung von Federgabeln und andere Dämpfungen am Mountainbike und den Anhängern arbeiten wir uns weiter talabwärts. Die Taschen und Kette klappern gegen den robusten Pulverlack des Rahmens und manchmal können wir nicht verhindern, dass das Rad doch an einem Stein entlang schrammt. Mit den Bremsen wird die Geschwindigkeit und Balance geregelt. Ständig müssen wir darauf achten, eine der beiden Bremsen nicht unbedacht zu lockern, sodass das bald 30 kg schwere Gefährt davon schießt und nicht mehr zu halten ist, ehe es gegen den nächsten Felsen knallt. Eine kaputte Felge haben wir ja schon im Gepäck. Die Handballen schmerzen durch das stundenlange Betätigen der Bremshebel und das kraftvolle Ausbalancieren des Rades. Die Folge sind Blasen und Schwielen, die man sonst nur durch stundenlanges Arbeiten mit einer Schaufel bekommt.

Erleichterung im Mekong-Tal

Die Schufferei nimmt kein Ende, der Mekong will nicht näher kommen, immer steiler und tiefer geht es hinab. Verlaufen haben wir uns nicht – das ist glücklicherweise kaum möglich in diesem Gelände. Für uns gibt es nur ein "nach unten", sonst nichts. Zu Hause würde ich es auf einem derartig schwierigen Bergpfad als reine Idiotie ansehen, es mit dem Mountainbike zu versuchen, hier haben wir keine andere Wahl. Es gibt keine Alternativen. Inzwischen sind wir außerhalb des Waldes und schieben durch eine fast wüstenhafte Landschaft, eingerahmt von steilen Bergflanken und Felsriesen. Berberitzen-Büsche stehen allorts - bloß jetzt keinen Plattfuß während eines solch anstrengenden Tages, denken wir. Die heiße Luft steht im Tal und flimmert am Horizont, das Thermometer zeigt über 45°C an. Die Zikaden beginnen schon ihr übliches Mittagskonzert, als wir endlich im Talgrund die Betonbrücke der Piste und dahinter die erdbräunen Wellen des Mekong sehen. Es ist geschafft! Nach fünfeinhalb Tagen seit

unserem Aufbruch in Pütok, und nach zermürbenden 2300 Höhenmeter bergab sind wir wieder auf einer anständig zu fahrenden Piste, wenn auch auf einer mit ausgesprochen schlechter Oberflächenstruktur. Aber gemäß unserer Erfahrung der letzten Tage ist das Radeln auf Wellblechpiste immer noch höher zu bewerten als Schieben oder gar Tragen. Wer hätte es gedacht, dass man sich sogar über eine staubige Wellblechpiste freuen kann? Glücklicherweise über den gelungenen Abschluss dieses unverhofften und einmaligen Abenteuers umarmen wir uns und feiern die neue Bewegungsfreiheit auf unseren robusten und alle Schläge wegsteckenden Mountainbikes. Die Bergstiefeln werden wieder gegen Sandalen getauscht und die Trinkflaschen noch einmal an 'unserem' Wildbach befüllt, bevor wir uns wieder auf die staubige Piste begeben.

Jetzt könne nichts mehr schief gehen, meine man. Aber ein dunkler Schatten hat sich doch in den letzten Tagen unser bemächtigt, trotz des sonnig-heißen Wetters: Die letzten Tage unserer Tour sind angezählt. Durch das Abenteuer auf der kleinen Piste einen Weg vom Yu Chu-Tal hinüber ins Mekong-Tal zu finden hat uns mehr Zeit gekostet, als ursprünglich geplant war. So werden wir die letzten Tage in China nicht auf dem Fahrradsattel sondern im Sitz von Überlandbussen verbringen.

Der letzte Radeltag

Zunächst steht uns noch eine letzte körperliche Prüfung bevor: die Bergstraße vom Mekong-Tal in 2380 m Höhe hinauf zum Pass bei der Stadt Deqen in 3580 m Höhe. An einer Imbissbude kaufen wir vier Tüten chinesische Instand-Nudelsuppe. Die ist mit heißem Wasser einfach zuzubereiten und kostet kaum etwas. Mehr an kulinarischen Genüssen können wir ausgehungerten und heruntergekommenen Gestalten erst einmal nicht erwarten – die Imbissbuden sind für LKW-Fahrer ausgerichtet. Diese einheitlichen Nudelgerichte sind die Lebensgrundlage von unzähligen Menschen in China. Die Passstraße sollte eigentlich kein größeres Problem für uns darstellen, auch wenn wir nur noch den Nachmittag dafür zur Verfügung haben. Aber wir besitzen keine Kraft mehr. Der Ofen ist aus. Ohne eine Nacht auf halber Strecke und einem Napf voll Nudeleintopf geht es keinen weiteren Meter nach oben. Am Ende einer dreimonatigen Fahrradtour sind wir zwar zäher geworden, aber durch die Anstrengung der letzten Tage abgemagerte und geschwächte Personen.

Am nächsten Morgen erreichen wir nach kurzer Strecke auf staubigem Wellblechmuster und mit Wackersteinen durchsetzter Pistenoberfläche auf halber Strecke zum Pass die Asphaltstraße. Von der Straße aus genießen wir die Blicke hinab zum Mekong und auf das Meilixueshan-Massiv auf der gegenüberliegenden Talseite und radeln entspannt unseren letzten Pass.

Wir nähern uns nun unausweichlich der Zivilisation, und das heißt warme Duschen, Bäckereien und viele Restaurants. Auf der Passhöhe mit vielen besonders geschmückten Stupas tummeln sich einige Touristen- und Pilgergruppen. Hier oben hat man einen beeindruckend schönen Panoramablick auf die Bergkette des Meilixueshans und seiner Nachbargipfel, von denen auch einige über 6000m hoch sind. Leider sind die Gipfel der Berge mittags in den Wolken, und auch nach einer Stunde des Wartens wird uns kein freier Blick auf die Bergkette gegönnt.

Nun sind es bis zur Stadt Deqen nur noch wenige Kilometer. Die Reise mit dem Fahrrad durch Tibet, ist erfolgreich geschafft. Vieles was wir uns vor und während der Reise vornahmen, konnten wir erfolgreich und glücklich erreichen. Zu größeren körperlichen Schwierigkeiten oder irreparablen Defekten an der Ausrüstung ist es ebenfalls nicht gekommen – sehen wir mal vom Ärger mit der kaputten Felge ab.

Abschied und Heimreise

Das Bussystem ist in China relativ gut organisiert und für westliche Touristen spottbillig. Allerdings kommt der normale chinesische Reisende nicht auf die Idee, auch noch sein Fahrrad mitzunehmen, vielmehr sind Hühner oder junge Schweine etwas alltägliches in chinesischen Bussen. Man arrangiert sich eben mit allen Situationen, und fängt nicht an zu jammern oder zu protestieren, so wie in Deutschland. Die Fahrräder und Anhänger werden auf dem Dachgepäckträger festgezurrert, die Packtaschen teilweise unter oder über den Sitzen verstaut und die Abfahrt ist auf die Minute pünktlich. Allerdings müssen wir uns nach 80 Tagen eine neue Betrachtungsperspektive für die durchfahrene Landschaft aneignen. Alles flitzt viel zu schnell an uns vorüber. Eine bunte uns unbekannte Blume am Wegesrand, ein kurzer Gedanke an ein interessantes Foto und schon ist man wieder einige Hundert Meter weiter. Ein reizvoller Panoramablick auf die Bergkette von schneebedeckten 6000ern, der Gedanke an einen kurzen Halt für die Suche nach der besten Fotografierverspektive oder der kurzen

Besinnung auf die Schönheit der Landschaft, und schon ist am Busfenster ein neues Bild erschienen, das alte nur noch eine blasse Erinnerung von gerade eben.

Wir entfernen uns nun auch vom tibetischen Kulturgebiet und tauchen ein in die typischen chinesischen Regionen, mit ihrer unverwechselbaren Architektur, Landwirtschaft und Bevölkerungszusammensetzung. Nassreisfelder und Bauern mit Strohhütten, Bananenstauden und Bambuswälder – irgendwie sind wir mit einem Schlag in einem anderen Land angekommen.

Die innere Zäsur mit den Erlebnissen der letzten Monate ist deutlich. Wir bekommen drastisch und ohne hinauszögernde Illusionen vorgeführt, dass der Tibeturlaub beendet ist, wir sind auf der Heimreise. Selbst die berühmten und kulturgeschwängerten Städte Zhondiang, Lijiang und Kunming, durch die wir im Laufe der darauffolgenden drei Tage kommen, ringen uns keine großen Begeisterungen ab. Wir sind nicht mehr in Tibet und damit nicht mehr dort, wo wir uns aus vielen verschiedenen Gründen wohlfühlten. Die schwülen tropischen Temperaturen in Yunnan sind da nur einer der vielen Punkte. Einzig die hohe Dichte an Restaurants, Imbissbuden und Bäckereien scheint jetzt noch für uns von hohem Stellenwert zu sein. Sie ist allerdings auch dringend nötig, bevor wir zu Hause wieder vor unseren Spiegelbildern stehen: Wir sind bis auf die Rippen abgemagert, die Oberschenkel lassen sich mit beiden Händen umfassen, die Hintern- und Brustmuskulatur ist weg, im Gesicht fehlt das Unterhautfettgewebe und an den Armen ist ebenfalls nur noch das Nötigste an Masse geblieben, um die Fahrradlenker fest im Griff zu halten.