



Vorwort: Gestern hatte ich begonnen einen **alten Traum** zu verwirklichen. Ich hatte mir in Lhasa ein Busticket gekauft und will nun mit dem regulären Omnibus das Hochland von Tibet queren um an die ca. 2000 km entfernte Seidenstraße zu gelangen. In 2 Tagen möchte ich in Golmud Zwischenstation machen.

Die Nacht war zwar besser verlaufen als ich es befürchtet hatte, dennoch tun mir fast alle Knochen weh. Deshlab kann ich nicht behaupten gut geschlafen zu haben. Ich liege in "**einem Schlafbus**" wie man mir am Busbahnhof übersetzt hatte. Der Bus hat wie Eisenbahnliegewagen Betten, zwei neben einander auf der linken Seite auf der rechten Seite allerdings nur ein Bett, durch einem schmalen Gang getrennt. Die Liegen sind parallel zum Gang angelegt, haben ein Eisengestell und sind bequemer als Sitzbänke. Jeweils 2 Betten sind über einander montiert. Das Gepäck läßt sich unter das unterste Bett schieben. Dort ist auch mein roter Rucksack. Leider gibt es am Bett keine Ablagen und deshalb habe ich meine Brille unter das Kopfkissen gestopft. Zur Liege gehört eine einfache Matratze, als Bettzeug gibt es nur eine nicht gerade saubere Kolter. Deshalb hatte ich gestern Abend den Schlafsack ausge-



Mein Schlafbus

packt. Das war auch notwendig, denn während der Nacht wurde es auf der 3500 bis 4000 Meter hohen Eben auch recht kalt. Als wir einen mehr als 5200 Meter hohen Paß überfuhren, wurde es noch kälter. Dazu kommt, daß der Bus nicht wie eine Flugzeugkabine ein geschlossene Klimakammer ist. Vielmehr zieht es durch unzählige Spalten oder nicht schließende Fenster. Mein Nachbar ist ein junger Mann, der einen Jogging-Anzug trägt, sich mit seiner schmutzigen Kolter zudeckt, eine Menge Klamotten auf seinem Bett verteilt hat und immer

mehr zu mir hin aus-. weicht, was mich stört. Wir sind irgendwo in Zentraltibet.

Es ist Sonntag, der 9.7.2000. Das Wetter ist nicht gut, bedeckter Himmel, manchmal tief hängende Wolken beeinträchtigen die Fernsicht, außerdem ist es sehr windig, ja bisweilen sogar stürmisch. Mit dem Paß heute Nacht haben wir die **Provinz Qinghai**¹ erreicht, unsere Route heißt auch Qinghai-Route. Manchmal wird der Name auch Xinghai geschrieben. Im alten Diercke² wird er Tschinghai³ transkribiert. Die Provinz, nach der die Route benannt bedeckt ca 720000qkm, ist also fast so groß wie Frankreich und Deutschland und umfasst heute den größten Teil der alten Provinz Amdo. Ursprünglich war Amdo ein Teil des historischen Landes Tibet, seine Nordost-Provinz. Amdo wurde von den

¹ Schreibweise im Ti-59(Nordchina-Know How), auch in den gültigen Karten

² Diercke -Westermann, erschienen 1955, ist braun gebunden und war früher Grundlage meiner Reiseträume

³ im neuen Diercke von 1987 taucht der Name nicht mehr auf

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

Forschungsreisenden des vergangenen Jahrhunderts gefürchtet, weil die Einheimischen als wehrhaft und aggressiv galten, denn sie wollten keine Fremden durch ihr Land ziehen lassen. Die Menschen im südlichen Tibet hingegen galten als gastfreundlich und hilfsbereit. Tatsächlich führte auch von Xigatse nach Nordindien eine alte Handelsstraße. Von dem Handel auf dieser Straße profitieren alle Menschen.

Aus politischen Gründen haben **die Chinesen**, die sonst seit Jahrhunderten die Provinzgrenzen nicht verändert haben (wenn ich alte Karten anschau, bestätigt sich der Eindruck), hier die Verwaltungseinheiten korrigiert. Die Hauptstadt des heutigen Qinghai ist Xining⁴, noch 814 km östlich von Golmud entfernt und Golmud liegt 1166 km nördlich von Lhasa. Wir fahren durch die östliche Region des historischen Landschaft Changthan. Das Land der Nomaden ist eigentlich unbesiedelt, weil es so unwirtlich ist.

Hier gibt es keine Städte (höchstens Straßenstationen), dennoch leben hier Menschen, wirkliche Lebenskünstler, denn die Winter sind hart und die Sommer nicht sonderlich gemütlich, wie ich auch sehen kann.



Im Mittelgrund Moränen, im Vordergrund Pferde.



Gletscherzungen des Kuen-lun reichen bis in die Talsohle

Die Fahrzeit für die ziemlich genau 1100 Kilometer lange Strecke bis Golmud beträgt zwischen 32 und 40 Stunden, also weniger als 2 Tage, aber es sollen anstrengende Tage sein, hatte ich gelesen und später kann ich das bestätigen.

Diese Strecke ist für die Versorgung West-Chinas so wichtig, daß die chinesische Regierung eines der größten aktuellen **Eisenbahnprojekte** weltweit plant, nämlich den Bahnanschluß von Golmud nach Lhasa. Vorerst hat allerdings der Anschluß von Lanzhou (an Urumschi vorbei) nach Klashgar erste Priorität. Diese Strecke wurde dieses Jahr fertig, wie ich mich später vergewissern konnte⁶. Die Tibet-Bahn ist zwar auf manchen Landkarten schon eingezeichnet, aber gibt es wohl so große Schwierigkeiten, so daß Peking das Projekt noch nicht begonnen hat. Natürlich wollen die Chinesen die Bahn nicht bauen, damit die Tibeter auch mal Eisenbahn fahren oder um den Menschen von Lhasa preisgünstiger Lebensmittel schicken zu können, sondern aus strategischen Gründen, damit Peking die autonome Provinz Tibet besser ins Reich der Mitte integrieren kann und gegebenenfalls schneller Soldaten hinschicken kann, denn die Tibeter sind davon gar nicht begeistert und ab und zu gibt es Auf-

Die ungewöhnliche „Qinghai-Route“, auch im Schulatlas eingezeichnet, wurde bereits 1954 als Handelsstraße zwischen Zentraltibet und dem Reich der Mitte (China) von den Chinesen fertig trassiert und 1985 fertig asphaltiert (jedenfalls weitgehend). Aufgrund der enormen Höhenlage (eine der höchsten Straßen der Welt) und der oft extrem klimatischen Bedingungen ist auch im Frühling und Herbst warme Kleidung erforderlich. Verpflegung ist unterwegs nur bedingt erhältlich⁵.

⁴ Xining hatte ich bereits 1987 besucht, in der Nähe ist das berühmte Kloster Labrang, wo der Dalai-Lama her kommt.

⁵ Ti 69, S.299 (du Mont)

⁶ große Passagen dieser ebenfalls spektakulären Bahnstrecke von Urumschi nach Kashgar, vorbei an den Wüsten Gobi und Takla-Makan, fuhr ich voriges Jahr.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

stände⁷.

Als ich mit dem neuen Tag, dem 14ten meiner 2000-er-Reise wieder aus dem Fenster schaue, verrät ein Schild, es sind noch 3194 km bis **Peking** - das Land ist riesig. Bis gegen 09.30 Uhr haben weitere 60 km geschafft. Der Bus fährt nicht schnell, vielleicht 40 km/h, aber durch die häufigen Stopps kommen



Ob das der Quellfluß des Jangtse-Kiang oder Mekong ist, weiß ich nicht mehr

kaum mehr als 30 km in einer Stunde weiter.

Es fällt mir nicht leicht mich zu orientieren, denn erstens gibt es fast keine Verkehrsschilder, zweitens kann ich auf den seltenen Schildern die geschriebenen Namen nicht lesen, denn sie sind fast ausschließlich in **Chinesisch**. Drittens entsprechen die Namen meiner R&V⁸ (a) nicht denen meines Reisebuches „dumont“⁹. So gibt es auf der Karte S.297 (b) (ohne Maßstab, vermutlich 1:10.000.000) keine Verbindung von Lhasa via Kloster Ganden nach Nagqu), wohl aber im vergleichba-

ren Maßstab im inneren Deckel. (c). Als Karte (b) bezeichne ich die offizielle chinesische unüberschaubar große Karte in Flächenfärbung. Als Geograph bin ich natürlich erzogen exakt mit Namen und Maßstäben umzugehen, deshalb die folgenden Auszüge:

In Karte(a) werden nur tibetische **Namen** angegeben, in dem *dumont*, also b und c auch die tibetischen. In b werden alle Namen von Amdo angegeben, aber an erster Stelle Dranak, dann Amdo und Amduo Xian. Vor allem bei den Pässen stimmen weder die eingetragenen Zahl, noch die Namen noch die Höhe überein:

Name	a	b	c	D	ab Lhasa	km
	Große Karte R&V	Dumont S.296	Dumont Innendeckel	LK von VR-China		grob::
Hora	Hora	ooo	ooo	Wumatang?		160
Paß Kyogohe 4900	Kyogche 4900	ooo	ooo	ooo		010
Nagqu	Nagqu	Nagchu/Nagu Xian	Nagchu	Nag/Nagou		130
Amdo	Amdo	Dranak (Amdo,)	Dranak (Amdo)	Amdo,Larigabu		115
Paß Thog`yu-la 5040	ooo	ooo	Thong`yu-la 5040	ooo		020
Paß Dang la (Grenze)	Tanggula-Sh.5180	Dang-la 5220	Thog`yu la 5040	Tongolug ooo		100
Wenquan	Wenquan	Tomä	Tomä	Wenquan		
Marchudram	ooo	Kargya Dram		Yonshipping		
Tuotuo	Tuotuo-Heyan	Marchudram B.	Marchudram B.	Tuotuoheyen		125
Wuli	Wuli	ooo	ooo	Wuli		
Paß Fung`go-la	?? 4930	Fung`go-la 5010	Fung`go-la 5010	ooo		
Qumar Heyan	Qumar Heyan	Chumarhe	Chumarhe	Kumarheyen		162
Budongquam	Budongquam	ooo	ooo	Badongquan		060
Kunlun-Shankou	Kunlun-Shankou 4849	Khanu La 4772	Khanu La 4772	Kunlun-Shankou ooo		
Xiaonanchuan	Xiaonanchuan	ooo	ooo	Xiaonanchuan		
Naij Tal	Naij Tal	ooo	ooo	Naij Tal		80
Qagan Tahoi	Qagan Tahoi	ooo	ooo	ooo		
Nonshankou	ooo	ooo	ooo	Nonshankou		
Golmud	Golmud	Golmud/Germu Xian	Golmud	Golmud-Altencoque		80

Während der Nacht hatten wir den **Tanggula-Shankou-Paß**¹⁰ passiert. Ich hatte es nur im Unterbewußtsein mitbekommen. Mit 5180 Metern ist es der letzte wirklich hohe Paß. Es muß gegen Mitter-

⁷ Bei meinem Besuch von Lhasa und den benachbarten Klöstern habe ich das Problem der kulturellen Kolonisierung durch die Han-Chinesen beschrieben.

⁸ Manchmal irrtümlich Kümmerly&Fey genannt

⁹ Ti-70 dumont, erschienen 1999, Karten im vorderen Umschlag und Seite 296,7

¹⁰ Ti-70 ; S.296 (dumont) als Dang-la bezeichnet, mit 5220 m angegeben

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

nacht gewesen sein, als wir ihn passierten. Einen großen Teil des Jahres ist er schneebedeckt, und damit ein echtes Verkehrshindernis. Ich hatte mich in Lhasa erkundigt, ob wir dort Schwierigkeiten erwarten müsste. Der Fahrer hatte zwar kein Englisch verstanden, als ich aber ihm die Karte zeigte und den Namen verschiedenartig betont vorlas, da nickte er mit dem Kopf und machte mit den Händen eine Bewegung, als würde er die Probleme wegschieben. Nun ist diese Region auch eine Ausnahme-



*Heiße Quellen in der Hochebene von Tibet,
daneben ein Nomadenzelt*

landschaft.

So haben wir nachts unmittelbar nach dem Überfahren des 5180 Meter hohen Tanggla-Shankou (-Paß) den kleinen **Ort Wenquan** passiert. Er soll laut *du Mont* der höchst gelegene Ort der Welt sein „Das kurz hinter der Passhöhe gelegene, von den Chinesen errichtete Städtchen Wenquan könnte mit 5100 m die höchst gelegene Stadt der Welt sein“¹¹. Allerdings vermute ich die Bezeichnung „Stadt“ dürfte eine starke Übertreibung sein, vermutlich handelt es sich um eine Autostraßenstation mit Einkehrmöglichkeiten.

Nun habe ich natürlich auch schon andere Aus-

künfte bekommen. So galt Rupal an der Ostflanke des Nanga-Parbat als höchster Ort und in Südamerika ist zwar die Bahnstation mit 4890 m (la Galleria) der höchste Bahnhof¹², aber ich kann mir vorstellen, dass es im Himalaya noch Orte gelegen sind, die höher sind. Aber mindestens ist der Ort ungewöhnlich hoch!

Wer fährt denn mit mir, versuche ich mich zu orientieren. Also, ich bin **der einzige Fremde**, das andere sind nach der Nationalität Chinesen, sicherlich verschiedene Ethnien, z.B. die oft groß gewachsenen Han-Chinesen, daneben offensichtlich viele Tibetaner, erkennbar an ihrer derben, aber farbenfreudigen Kleidung, daneben aber auch einige Minderheiten, von denen die Uiguren, Hui, Miao, Manschus und Usbeken jeweils ca 10 Millionen sind, die Tibeter werden mit 6,5 Mill angegeben, Mongolen (5 Mill), die anderen Völker sind kleiner. Eine besondere Rolle spielen die Uiguren, Hui, Kasachen, Tadschiken als moslemische Völker¹³. Sie haben in den letzten Jahren begonnen gegen die Dominanz der Han Chinesen zu opponieren. Als ich voriges Jahr die Seidenstraße am Fuße des Tianshan (Himmelsgebirge) entlang reiste, kam ich durch einige Orte, wo im Jahr vorher Aufstände der Moslems brutal niedergeschlagen wurden und noch Ruinen in den Städten daran erinnerten. Auch auf dieser Reise werde ich mich darauf einstellen müssen, in die Auseinandersetzungen gezogen zu werden, ich werde

also vorsichtig sein müssen. Die moslemischen Mitreisenden sind meist an den Mützen zu erkennen. Ansonsten sind die Menschen hier mit westlichen Kleidungsstücken angezogen, also Jogginghosen, Jacketts und fast alle haben Turnschuhe oder Tramps an den Füßen. Einige tragen auch schwere mongolische Mäntel, die Deels. Diese Filzmäntel sind natürlich gegen die Kälte und die häufigen Regen sehr praktisch. Generell sind sie zu mir Fremden freundlich, bitten mich bei den Rasten auch bisweilen zu sich an ihren Tisch um mit ihnen zu essen. Leider kann ich mich mit ihnen nicht unterhalten, denn es gibt



*Eine einfache Station, aber es gibt ein Restaurant und
Toiletten*

nur wenige, die einige Brocken Englisch sprechen. Aber man kann ja auch mit den Händen sprechen und eine freundliche Gäste, mit der sie mich an den Tisch bitten, verstehe ich schon. Manchmal bieten sie mir auch etwas zu essen an, das sind dann gefüllte Brotfladen oder Obst, z.B. Aprikosen oder Orangen. Andere wiederum haben eingelegte Gurken oder Tomaten, die sie zu den Brotfladen sepa-

¹¹ Ti-69; S.300 (du Mont)

¹² Inzwischen (2006) ist die Lhasa-Eisenbahn fertig gestellt, ihr Scheitelpunkt beträgt 5.072 Metern und ist sie die höchstgelegene Bahnstrecke der Erde (255 m höher als die *Peruanische Zentralbahn*),

¹³ Als **Völker Chinas** werden über 90 ethnische Gruppen bezeichnet, von denen 72 offiziell als **Nationalitäten** anerkannt sind. Neben den Han-Chinesen (92%), gibt es 72 definierte Minderheiten.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

rat essen.

Also jetzt um 18 Uhr habe ich erst 10 Stunden, noch nicht einmal $\frac{1}{4}$ hinter mir! Und dann geht es ja mindestens noch einmal so lange weiter, bevor ich auf die Seidenstraße komme. Ich stelle mir vor, wie es jenen schwer fallen würde, denen schon der vergleichsweise sehr kommode Flug in einem Jumbo nach den USA mit 7 Stunden zu lange dauert. Dabei kann man im Jumbo immer wieder aufstehen, zur Toilette gehen, die es hier im Bus nicht gibt. Statt dessen muß man oft mit verdorbenem Magen oder erkälteter Blase 3 bis 4 Stunden warten (nein fahren), bis der Fahrer irgendwo hält. Und dann sind dort eben auch keine Toiletten. Doch wie Anke sagt, „*alles freiwillig, Dich zwingt niemand!*“ Das gebe ich auch zu, aber im Moment bezweifle ich, dass es vernünftig war, diese Reise anzutreten. Doch wenn ich darüber nachdenke, was die großen Asienforscher Sven Hedin, Filchner ertragen mußten, die diese Routen auch gefahren sind, werde ich kleinlaut.

Bei Nagqu erlebte zum Beispiel vor wenig mehr als 100 Jahren (1893) der französische Asienforscher Jules Dutreuil de Rhin eine seiner größten Frustrationen¹⁴. Er hatte bereits den Karakorum und den Kuen-lun erforscht, als er vom Norden kommend sich bereits bis auf 300 km Lhasa genähert hatte, er höflich aber entschieden von den tibetischen Soldaten am Weiterreisen gehindert wurde. Mit Optimismus den **Wettlauf** nach Lhasa noch gewinnen zu können, hatte er in der kleinen Oasenstadt Cherchen¹⁵ 13 Karawanenleute neu angeworben.



Dutreuil de Rhin

Nach 4 zermürbenden Monaten seit dem Aufbruch von Cherchen (innerhalb deren sie einmal 60 Tagen nicht einer menschlichen Seele begegneten) waren sie nur noch 6 Tagesmärsche von Lhasa entfernt, als sie - wie schon Prschewalski, Bonvalot, Boweer und Annelie Taylor vor ihnen- angehalten wurden..!"

Wie üblich wurde verlangt, dass sie den selben Weg zurück kehren sollten, den sie gekommen waren. Hartnäckig lehnte Dutreuil de Rhins das ab und beharrte darauf, nach Lhasa zu reisen, um dort die reichlich dezimierte Karawane zu ergänzen. Er machte geltend, dass sie von den 61 Packtieren, mit denen sie losgezogen waren, nicht weniger als 36 auf der beschwerlichen Winterreise verloren hatten. Noch während man miteinander diskutierte, starben weitere Tiere, und bald sah es um das Lager herum wie in einem Beinhaus aus. Geier stürzten sich auf die Kadaver und einige Krähen saßen auf offenen Wunden der noch lebenden Tiere. Männer erkrankten, auch **Dutreuil de Rhins**, und nicht wenige suchten das Weite. Unberührt von diesem Elend und den Argumenten des Franzosen, beharrte die Tibeter auf ihren Forderungen. „*Schließlich gelang es dem Franzosen nach 50 Tagen einen Kompromiß herauszuhandeln, und über Xining in Osttibet ausreisen zu dürfen. In der kleinen Stadt Nagchuka mußten sie einen Monat lang bleiben. Sie hausten in einer finsternen Hütte voller Ungeziefer und warteten darauf, daß sich das Wetter und der Gesundheitszustand verbesserte. Die Temperatur betrug im Durchschnitt minus 30 Grad, und es dauerte nicht lange, bis der Dolmetscher, geschwächt durch die monatelangen Entbehrungen und Unterernährung erkrankte. Bald darauf mussten sie ihn begraben. Wenig später wurde Dutreuil in der Auseinandersetzung mit unfreundlichen Einheimischen in Osttibet erschossen*“.¹⁶



Expedition vor 100 Jahren in Tibet

Bestechung¹⁷, Drohens, die englischen Armee (wozu er nicht befugt war) einzusetzen oder selber zu kämpfen, half ihm nichts. Als seine Frau krank wurde, in 5000 Meter Höhe hatte es tagelang regnet,

¹⁴ Ti52, S.117ff

¹⁵ vermutlich das Tschertschen (Diercke), Qiemo/Quarqan (Reisekarte) an der südlichen Seidenstraße, 150 km östlich entfernt von meinem späteren Aufenthaltsort Shudanzhuang

¹⁶ Ti52; S.120ff. Ich habe mich lange gefragt, warum so viele Forscher in Cherchen starteten. Diese Handelsstadt liegt an der südlichen Seidenstraße und war daher von jedem erreichbar.

¹⁷ immerhin bot er 500 Silberpfund für den Dalai-Lama, doch die Unterhändler genierten sich dieses unanständigen Angebot zu melden.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

die Nahrungsmittel gingen aus, da mussten sie kapitulieren. Littledale durfte über Westt Tibet und Lhadak ausreisen und erhielt später von der Royal Geographical Society einen Preis, seine Frau wurde 90 Jahre alt¹⁸. Zunächst wundere ich mich, warum viele Karawanen in Cherchen starten, bis mir auffällt, diese alte Oasenstadt liegt an der südlichen Seidenstraße und war deshalb jedermann zugänglich.

Ich habe einmal **die Stationen aufgeschrieben** um rekonstruieren zu können, wie wenig oder viel Abwechslung es auf dieser Route gibt. Die Fahrt scheint nicht unkompliziert zu sein, einmal kommen wir an einem LKW vorbei, er auf dem Dach liegt, ein anderes Mal steckt ein **LKW** abseits der Strecke tief im Schotter. Ein anderes Mal ist ein Bus von hinten in einen LKW hineingefahren und vorne ganz verbaut. Warum diese Unfälle? sind die Fahrer eingeschlafen? sind die Fahrer zu schnell gefahren? Letzteres schließ ich aus, denn die fahren alle recht langsam, 50km/h



Zwangspause an der Piste

erreichen sie selten, das kann ich auch im Vergleich am funktionierenden Tacho unseres Busses sehen. Vielleicht aber haben auch starke Windböen die Fahrstabilität der Fahrzeuge gestört, doch der Unfall ist sicherlich ein Fehler, der aus Unachtsamkeit passiert ist. Wir haben bei unserem Bus 2 Fahrer, die sich ablösen, denn wir fahren Tag und Nacht 40 Stunden. Auffallend ist, daß kaum PKWs unterwegs sind sondern überwiegend LKWs und einige Busse. Noch sind PKWs Luxus in China.

Einige Überlegungen zum **Wetter**. Das Wetter ist hier in Tibet nicht schön. Der Himalaya liegt im Einflussbereich zweier Windsysteme, wobei der größte Teil dem indischen Monsunsystem mit seinen Sommerniederschlägen zugeordnet werden muß¹⁹, so wie ich es vor 10 Tagen erfahren habe, als ich mit einem Kleinflugzeug zum Mount Everest flog. Erst im zweiten Anlauf hatte ich Glück und konnte den König der Berge über den Wolken fotografieren. Nur der Westen mit dem Karakorum und Hochtibet, also die Provinzen *Ü* und *Amdo* werden von der Westwindtrift mit Winter- und Frühlingsniederschlägen beherrscht. Wir haben es also mit einem Sommerregen zu tun. Der Himmel ist heute auch bedeckt, selten ist ein Stück blauer Himmel zu sehen, statt dessen regnet es ab und zu. Dann werden die Verkehrsprobleme recht groß, denn es verstärkt sich die Gefahr von Steinschlägen. Außerdem besteht die Gefahr, das schnell abfließendes Wasser die Straße unterspült. Auf der Strecke zwischen Tingri und Xigatse haben wir die schlechten Straßenbedingungen mit den aufgeweichten Pisten ja erlebt.



Typische Station an der Quingan-Route

Über ganz Zentralasien steht, das habe ich früher in meinem Schulatlas gesehen, im Sommer ein großes Tief, in das die Luftmassen fließen und deshalb dort auch zu Wolken- und Regenbildung führen. So hatte ich sowohl bei meiner Reise durch Sibirien 1994 als auch durch die Mongolei (1997) oft **bedeckten Himmel** und auch recht oft Regen. Dieses Wetter ist natürlich auch für mein Fotografieren von Bedeutung. So wunderte es mich im Nachhinein nicht, daß ich von der Busfahrt nur wenige Fotos habe.

Allerdings legte ich einen 200-Asa Film ein, sonst wäre noch mehr Fotos verwackelt. Wenn ich sowohl in Sibirien als auch in der Mongolei Aufnahmen mit Sonnenschein machen konnte, so lag das

¹⁸ Als erste Europäer erreichten Heinrich Harrer und Aufschnaiter Am 15. Januar 1946 die „verbotene Stadt“ Lhasa.

¹⁹ Ti-91- Himalaya; S.55

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

daran, daß ich jeden Sonnenstrahl ausnutzte Auch hier in Tibet besteht das Verhältnis Sonnenschein - bedeckter Himmel - Regen 1:2:1.

Ich habe mir die Daten für das Wetter in Lhasa besorgt²⁰, im Vergleich zu Leh (Kashmir in Nordindien) und Katmandu und Regensburg, das vergleichbare Niederschläge mit Bad Vilbel hat. Monate, in denen ich dort war, sind **dick** hervorgehoben.

1. Niederschlag in mm

	Janu	Febr	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jahr
Lhasa	o0,2	oo0,1	oo2	oo4	o21	73	142	149	57	oo5	o0,8	oo0,3	o454
Leh	o61	o69	o61	o53	o66	175	424	434	160	o33	o13	o28	1577
Kath	o15	o41	o23	o58	122	246	273	345	155	o38	oo8	oo3	1427
Reg.bg	o46	o41	o33	o40	o59	o83	o93	o74	o52	o44	o39	o42	o646

Das bisweilen herrscht überraschend klares Wetter auf der Nordseite der von Ost nach West streichenden Kettengebirge, zB als wir in Gyantse waren, ergibt sich aus dem Föhn, denn wenn sich auf der Südseite die Steigungsregen ausgeregnet haben. Der **Monsunwind** preßt die Luftmassen die Gebirgswände der Great Range (Himalaya-Hauptkette) in luv empor, dabei werden die Luftmassen in kältere Regionen den Berghang hinauf transportiert, bis der Sättigungspunkt der Luft überschritten wird und es zu regnen beginnt. Auf der anderen Hangseite, in lee, sind die Luftmassen sehr viel trockener und fallen in das wärmere Tal hinunter, wobei der Rest der Feuchtigkeit verdunstet, so dass die Luft ganz klar wird. So konnte ich vor 1 Woche auch den Mt.Everest aus der Nähe Tingri kurz ganz klar sehen und fotografieren. Aber schnell sind die Wolken wieder da und verbergen die Bergriesen. In der Lee der Gebirge haben sich bisweilen kleinräumige Wüsten gebildet.

Ich liste einmal auf, was sich im Abstand von 30 Minuten für ein Landschaftsbild bietet:

Um 09.30 passieren wir ein Schild mit dem Hinweis noch 3135 km bis Peking über 500 sind wir schon gefahren.

Gegen 10.00 Uhr ich bin eingenickt, werde plötzlich wach als sich vor mir ein unglaublicher Anblick bietet: Wir fahren gerade einen Berg hinunter in eine kleine Wüste. Aus ihr ragen sieben oder acht gewaltige Säulen gegen den Himmel, dessen Wolken sie zu tragen scheinen. Ich bin fasziniert und versuche zu erkennen um was für ein Phänomen es sich handelt. Als ich erkenne, daß die Säulen sich bewegen, schließe ich, daß es gewaltige **Windhosen** sind, die sich aufgetürmt haben. Leider verschwinden sie bald darauf nach einer Straßenkehre, bedauerliche Weise ist mir kein Foto gelungen. Wenn der Fahrer in eine solche Windhose, die ja ein kleiner Tornado ist, gerät, hat er Probleme sein Fahrzeug auf Spur zu halten.

Um 1100 Uhr passieren wir einen Paß, auf dem dessen kleinem Owo²¹ einige kleine Fahnen wehen. Der steife Wind kommt von Norden. Über die Höhe kann ich nichts erfahren.

11.15 Uhr machen wir einen kleine Pinkelpause. Kalter Wind weht. Die Landschaft ist herb, niedrige Pflanzen wachsen zwar hier, aber die ganze Zone ist versumpft. Neben der Straße hat man einen Graben ausgehoben, deshalb können wir nicht weit hinaus in die winterkalte Hochsteppe. Die Mitreisenden sind taktvoll, lassen jeden sich da niedersetzen, wo er möchte, wobei die Frauen meist auf die linke Seite des Busses gehen, die Männer auf die rechte Seite. Das Wasser steht hoch, nach einiger Zeit durch die weite Hochebene kommen wir an einem in der Ferne schimmernden See vorbei.



Ein Salzsee

Viele der Seen hier sind **Salzseen**. Dabei handelt es sich um Endseen, in denen sich Mineralien angesammelt haben. Aus ihnen gewinnen mühsam (wie im einzelnen weiß ich nicht) die Tibeter Salz. Dieses bringen sie in die Städte, wo sie es gegen Gegenstände des Alltags ausgeben oder für Gebete in den Klöstern eintauschen. Auf meiner Karte sind viele Salzseen eingezeichnet, fast alle sind große Endseen wie die schon genannten

Nam-Tso oer der *Siling-Co*, nicht dagegen der

wunderschöne Yamdok-See, der ja auch heilig ist. Er fasziniert bei schönem Wetter mit einem himmlischen Blau. Ihn hatte ich vor einer Woche bei sommerlichen Sonnenschein kennen gelernt und war wie Ivar und Arid begeistert. Insgesamt soll es im nördlichen Tibet mehr als 1500 salzhaltige Seen

²⁰ Ti-41- Himalaya; S.62,3

²¹ Owo, Ovo, Ovoo sind Steinhäufen, die als Heiligtümer errichtet wurden

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

geben²².

Die meisten **Endseen** in den heute eisfreien Beckenregionen entstanden nach der letzten Kaltzeit (Würm: vor 10000-110000 Jahren). Nach Abschmelzen des Eises füllten sich die glazial-erosiv entstandenen Becken und Täler mit Wasser. Während der Eiszeit waren sie oft mit Eis verplombt. Auch die auf Degradation des Dauerfrostbodens zurück zu führenden Seen sind in dieser Zeit entstanden. Die Becken und Hohlformen füllten sich also mit Grundwasser, welches dann aus dem zuvor vom Dauerfrostboden versiegelten Untergrund austrat²³.

Um 12.00 Uhr kann ich in vor uns großer Entfernung einige schneebedeckte Berggipfel erkennen.

12.30 Uhr: Uhr die Berggipfel haben sich zu einer Bergkette verdichtet, die mit eisbedeckten Gipfeln gekrönt ist, das muß der legendäre Kuen-lun-Shan sein. Shan ist der chinesische Name für Gebirge. Wir fahren direkt nach Norden und damit direkt auf das Gebirge zu. Die Straße ist in ausgezeichnetem Zustand, ich mache aus dem Bus Fotos von der Straße und der einsamen Landschaft mit dem Gebirge im Hintergrund. Nach meinem *du Mont* soll es hier gelegentlich Wildtiere geben. Wir bewegen uns ja grundsätzlich in einer Höhe von 4500 Metern Höhe, bis auf diese Höhe könnte Gerste angebaut werden, aber die klimatischen Bedingungen mit der wenigen Sommersonne und den starken Winden erlauben es hier nicht. Dafür sollen hier Tibetwildschaf, die Tibet-Gazelle und die Tibet-Antilope leben. Einmal glaube ich von weitem eine kleinen Gruppe Wildesel, bzw **Pferdesel (Kiang)** gesehen zu haben, ansonsten bewegt sich hier nichts, nur die Luft als starker Wind. Die Kiangs sind wie der lateinische Namen *Equus Kiang* verrät mit den Pferden verwandt, werden aber zu den Eseln gerechnet. Die Hengste erreichen ein Gewicht von bis zu 400 kg und sind damit die größten Esel weltweit. Sie haben ein dichtes Fell und lange Haare. Markant sind die langen "Eselsohren".



Die Kiangs habe ich nur gesehen, nicht fotografiert

13.00 Uhr passieren wir eine Wüste, in der es kein Leben zu geben scheint, flaches Land, aber dahinter die Bergkette.

13.30 Uhr: Die Halbwüste hat etwas Vegetation, Sträucher, das ist also eine winterkalte Hochsteppe. Ab und zu kommen Federgras-Areale vor, bevorzugtes Weideland für Kiangs und Rinder der Nomaden. Im Übrigen liegt vor uns eine endlose, monotone, bis an den Horizont reichende Ebene, hinter der allerdings der Kuen-lun aufragt.

14.00 Uhr: Noch 2997 km bis Peking, das nordwestliche Tibet gilt als extrem dünn besiedelt, weniger als 1 Person auf 10qkm.



Ob das der Quellfluß des Jangtse-Kiang odere Mekong ist, weiß ich nicht mehr

Kurz danach passieren wir einen kleinen Paß mit Owos. Inzwischen haben wir die Himmelsrichtung gewechselt und fahren parallel zum Kuen-lun Richtung Osten. Ich bin gespannt, wo wir Rast machen, denn ich möchte natürlich am Fuße des Kuen-lun halten. Einmal bietet sich ein besonders schönes Bild, da fahren wir durch die weite steppenartige Ebene. Die Straße macht eine Kurve, denn wir müssen im rechten Winkel einen kleinen Fluß auf einer einfachen Brücke überqueren. Dabei kann ich ein Bild von Ebene, klei-

nem **Fluß mit Brücke** schießen, dahinter die weite Ebene, dann die majestätische Kette des Kuen-luns. Wie ich in der Karte sehen kann, erreichen die Gipfel hier bis zu 6300 Meter, wir haben ein

²² Ti.69, S40, (du Mont)

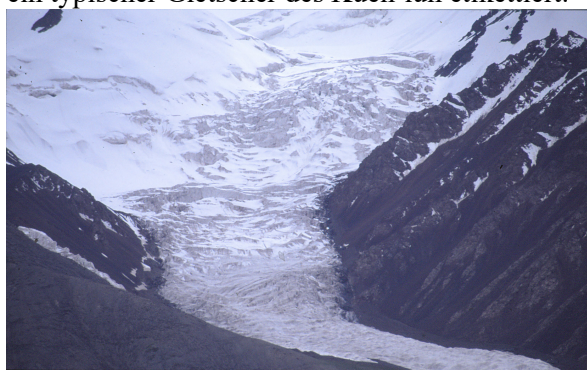
²³ Ti-92; S.115 Himalaya

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

geschätztes Niveau von 4500 Metern, dann sind das immer noch Höhenunterschiede von 1800 Meter! Mich fasziniert das Gebirge. Wir kommen immer näher, immer landschaftsbestimmender wird der Kuen-lun.

15.00 Uhr: Wir passieren einen kleinen Paß Kuen-lun-Shankou, er ist 4850 Meter hoch, leider halten wir nicht, es geht weiter, dann kommt wenige Kilometer später der nächste Ort **Xiananchuan**. Den Namen schreibe ich auf, weil der Name so typisch chinesisch ist und sicherlich ist der Ort auch eine Gründung der Chinesen anlässlich des Straßenbaus. Im benachbarten Ort Najj-Tal machen wir endlich Station. Jetzt sind wir ca 1050 km von Lhasa gefahren, haben das Hochland weitgehend durchquert.

Der Bus fährt in den Hof einer **Karavanserei** (so muß man die Absteige wohl bezeichnen). Während die Mitreisenden zunächst das Rasthaus mit einer Toilette aufsuchen, lasse ich die der gewaltige Gebirgskulisse auf mich wirken: Der Kuenlun ist also ein gewaltiges Ketten Gebirge, dessen größten Höhen 7723 Meter erreichen und damit nach Himalaya und Karakorum die höchsten Berggipfel der Welt sind. Auffallend ist, dass die Bergspitzen abgerundet sind, also haben sich keine Kare und vor allem keine Karlinge gebildet, die markanten Zeichen alpiner Gebirgsgestaltung durch glaziale Kräfte. Dabei kommen gerade hier in Najj-Tal große Gletscher von den Bergen. Der Gletscher hier ernährt sich in einem Nährfeld auf ca. 6000 Meter Höhe, sammelt sich in einem Gletschertal und kommt als schmaler, wie der Arm einer Krake ins Tal greifend, zum Ort herunter. Wenige Kilometer vor dem Ort bleibt er hinter seiner Endmoräne stecken. Dieser eindrucksvolle Gletscher wird oft in Bildbänden als ein typischer Gletscher des Kuen-lun etikettiert.



Gletscher im Kuenlun

Mit dem Fernrohr schaue ich mir die **Seiten- und Endmoränen** an. Sie sind gewaltig, das verrät, dass vor nicht langer Zeit der Gletscher viel mächtiger war, er aber durch die auch hier sich auswirkende globale Erwärmung zurück zieht. Ich gehe ein wenig auf ihn zu um ihn besser fotografieren zu können. Dabei bemerke ich, dass er im Oberlauf eine starke Schwelle überwindet, das könnte die Karsohle sein, dort wo sich das Nährfeld ins Zehrfeld wandelt. Meine 500mm Teleaufnahme zeigt heute deutlich die kräftigen Seitenmoränen, aber auch die Mittelmoräne, also

müssen mindestens 2 Gletscher zusammen geflossen sein.

Zu Kuen-lun-shan steht in meinem Glossar ²⁴: „Gebirge im Westen Chinas. Nach alter chinesischer Vorstellung befindet sich hier das Zentrum der Welt und Sitz des gelben Kaisers. Für die Daoisten ist er der Sitz der Königinmutter des Westens (Xiwangmu), in deren Garten der Pfirsich der Unsterblichkeit wächst“

Recht auskunftsbereit ist der alte Brockhaus von 1955 -> Kuen-lun: „das gewaltige Gebirgssystem, das sich mit einer Länge von fast 4000 km Innerasien von W nach Ost durchzieht. Geologisch ist es durch reiche paläozoische Schichtenfolge, karbonische Hauptfaltung, durch Seltenheit jüngerer mariner Bildungen sowie durch junge Heraushebungen und Bruchvorgänge charakterisiert.“ (Gerne würde ich neuere Forschungsergebnisse nachlesen).

„Der mittlere Kuen-lun zeigt große Breitenwirkung und abgerundete Formen. Die nördliche Randkette zum Tarimbecken ist der Altyn- oder Astyn-Tagh, die Hauptachse bildet der mächtige, stark vergletscherte Arka-Tagh²⁵ (Prwalski-Kette mit Ulugh Mustagh, 7720m²⁶ Zwischen den W-O streichenden Ketten liegen zahlreiche abflusslose Seen. Das ganze Gebiet wird nur von Jägern und Goldgräbern besucht. Der Astyn-Tagh leitet nördlich des Tsaidam-Beckens zum Nan-schan über, der Arka-Tagh bildet mit dem Marco-Polo-Gebirge den Südrand des Tsaidam-Beckens. Das im S auf den Arka-Tagh folgende Kokoschili- und Dsungbure-Gebirge ist noch kaum bekannt...“

Nach meinem alten **Diercke-Atlas** von 1955 hat das gewaltige vom 75 Längengrad zum 105en Längengrad reichende Kuenlun-Gebirge im Zentralbereich 2 Hauptketten, das Prwalskigebirge²⁷ mit dem 7723 Meter hohen (im Diercke unbenannten Ulugh-Mustagh) und dem östlich folgenden Marco-

²⁴ Ti-59; S.611 (Hnow How Nord-China)

²⁵ Tagh heißt in Tibetische offensichtlich "Berg/Gebirge"

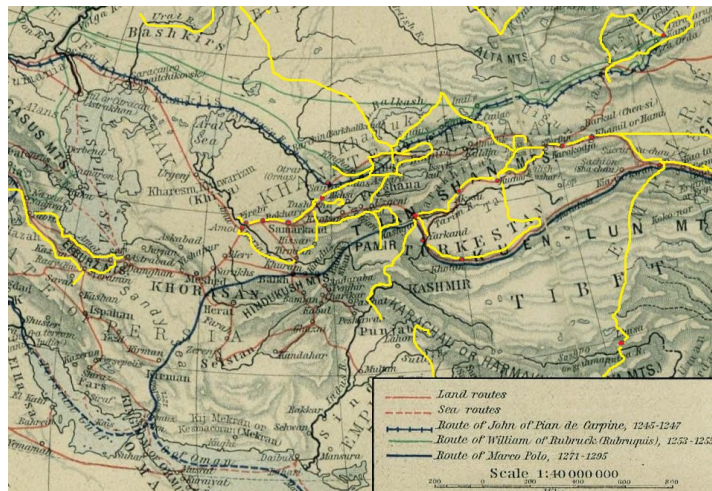
²⁶ gilt heute noch mit 7723 Metern, so auch in der Schulwandkarte Asiens eingezeichnet.

²⁷ In der Reisekarte Arkatag genannt.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

Polo-Gebirge²⁸ Kuimantag. An seiner östlichen Flanke stehe ich gerade. Der östliche Teil wird Burhar-Budai-shan genannt, hast im alten Diercke keinen eigenen Namen, Zeichen dafür, dass diese Region damals noch wenig erforscht und systematisiert war.

Ich genieße das Gefühl am Rande der letzten noch ziemlich weißen Flecken auf der Landkarte zu sein. In dem Schulatlas meiner Großmutter **Helene-Ewald-Tuengerthal** von 1884 (!), den sie meinem Vater vor dem ersten Weltkrieg als Arbeitsunterlage gab, ist in der Asienkarte der Kuenlun eingezeichnet, aber noch nicht differenziert. Es fehlen noch die Reisen von Sven Hedin und vor allem von Filchner



und Richthofen. Deshalb nutze ich jetzt zuhause die Gelegenheit, deren Daten einmal herauszusuchen: Przewalski erforscht die Region am mittleren Kuen-lun und Dsaidam²⁹-Becken zwischen 1884 und 1885. Kurz darauf Carey und Dagleish (Nordtibet), 5. Przewalski-Expedition 1889-1890, Der schon erwähnte Dutreuil de Rhin 1891-1892 durch Nordtibet, auf dem Weg nach Lhasa. Er ebenfalls schon erwähnte Little-dale 1893. Sven Hedin's 2(?) Expedition 1899 bis 1902, 1903 Filchner – 1905. und noch einmal 1912-1928

Routen der Forschungsreisenden im 13.-19. Jh (gelb die Routen, die ich gefahren bin)

und schließlich 1934-1935 der P. Fleming, der auch durch das Tsaidam-Becken kam. Und der erste, der hier aus dem fernen Europa gereist sein könnte, wäre Marco-Polo zwischen 1271 und 1292!³⁰

Ich versuche mich in deren Rolle hineinzuversetzen, welche Strapazen sie erliden mussten, denn in dieser kargen Landschaft gab es praktisch nichts zu kaufen, selbst Nahrungsmittel haben die wenigen Einheimischen, die sie bisweilen trafen, nicht verkauft.

Diese Station am Kuen-lun-Paß ist ein **armseiliges Kaff**. Die Häuser wurden beiderseits der breiten Straße errichtet. Wie viele Häuser hier sind, kann ich nicht sehen, denn ich bin im Hof, wo es auch die Toilette gibt. Die Leute suchen aber die Tois gar nicht auf, sondern scheißen irgendwo an die Wand. Es ist sehr dreckig hier. In der Nähe der Toilette (eine Mauerecke mit Löchern) ist ein Wasserhahn, hier kann ich meine Hände waschen und mein Gesicht ab-frischen. Aus der benachbarten Kneipe kommen Reisende mit einer Wasserflasche und ihrer Zahnbürste, putzen ungerührt in dem Dreck die Zähne – Sauberkeit muß sein, und wenn auch auf niedrigstem Niveau. Der Dreck ist deshalb besonders unangenehm, weil der Wind immer wieder den trockenen Staub in einer Windhose aufwirbelt und durch den Hof bläst. Die Häuser sind einfach aus Lehmziegeln und Steinen gebaut, aber mit Holzaufsätzen zur Straßenseite aufgemotzt. Sie erinnern ein wenig an die Wildweststädte in Amerika. Nun ist es auch nicht anders, denn es sind Straßen am großen Trail. Diese Stationen haben einmal die Aufgabe eines Kristallisationskerns für die Menschen im dünn besiedelten Umfeld zu sein. Vielleicht wird es den Chinesen gelingen aus dieser Station, die früher vermutlich nur ein Lagerplatz war, einmal eine richtige Stadt an der Straße zu machen. Doch vor allem aber sind solche Stationen Autostraßen-Stationen, in denen man Wasser für den Kühler, gegebenenfalls auch eine Übernachtung bekommen



Kaff am Wegesrand

²⁸ in der Reisekarte Kuimantag genannt.

²⁹ auch hier gibt es zahlreiche unterschiedliche Transkriptionen. Dsaidam ist üblich, der Diercke 1955 schreibt Zaidam, und andere Bücher Tsaidam.

³⁰ Unterlagen in Ti26, S.306 Tibet und Zentralasien, Entdeckungsreisen von Schäfer.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

kann, wenn der Wagen zusammen gebrochen ist. Ich kann mir gut vorstellen, dass im Winter es hier sehr schwierig ist außerhalb einer solchen Station zu übernachten, denn draußen (und damit im abgestellten) Auto wird es bestimmt - 30 Grad Celsius! Und vermutlich gibt es hier einen Telefonanschluß, mit dem man professionelle Hilfe besorgen kann, wenn das Auto kaputt ist.

Entsprechend viele **Autostationen** gibt es hier. In vielen sieht man ausgeschlachtete LKWs oder Busse, andere Autos gibt es hier sowieso



Wir durchfahren kahle Berge, karge Ebenen

kaum. Aber man muß sich klar machen, auch wenn ich schreibe: „entsprechend viele“ so gibt es doch auf 50 km kaum mehr als eine Station, aber das ist immer noch soviel wie ein anstrengender Tagesmarsch, vorausgesetzt, kein Sturm und keine Wölfe stören.

Doch ich interessiere mich nicht dafür, ich möchte die wilde Landschaft sehen. Ich muß zugeben, mir fällt der Spaziergang schwer, denn natürlich bin ich müde von der Nacht, fühle mich auch etwas zerschlagen vom Fahren denn der ungewohnte Liegesitz, der sicherlich viel bequemer ist als ein normaler Sitz, sorgt dafür, dass mir der Hals und der Rücken weh tut. Also muß ich mich aufraffen um nach draußen zu gehen. Die anderen sind alle in der Kneipe, ich bin der einzige der hier herumläuft und fotografiert, entsprechend neugierig schauen auch einige zu mir rüber als ich später



Raststation am Wege

zurück in die Kneipe komme.

Ich notiere: „*der Raum ist groß, in der Mitte ein Herd, der mit Holz geheizt wird. Mehrere runde Tische stehen in dem Raum. Zur Straßenseite eine große Fensterfront, dadurch haben wir einen Blick auf den Kuenlun-Shan. Ein Moslem bedient uns. Im Bus waren außer mir offensichtlich nur Chinesen. Eine neue Gruppe Reisender kommt herein, sie suchen eine Waschgelegenheit am Rande des Raumes auf, wo sie sich die Hände und Gesicht waschen zu können*“. Das **Waschbecken** besteht aus einer einfachen Emailleschale in einem schmiedeeisernen Gestell, so wie wir es

in früher bei unseren Vorfahren kannten. Im eisernen Gestell hängt ein Handtuch, das von der fleißigen Benutzung schon ganz naß ist.

Die Leute sind alle im westlichen Stil, angezogen, bis auf den Wirt. Auf dem Herd steht ein einfacher eiserner Kessel, in dem das Wasser für das Händewaschen heiß gemacht wird. Um jeden der ca 1 m im Durchmesser großen Tische stehen 5 bis 6 Stühle, außerdem gibt es 3 Sofasitzgarnituren. Ich sitze hier und esse Kekse, dazu trinke ich eine Flasche Cola. Auch wenn wir nicht mehr sehr hoch sind, Cola ist für mich das angenehmste Getränk, schmeckt mir jedenfalls besser als der übliche Buttertee.

Noch einige Notizen während der Fahrt: „*Die Landschaft auf der Fahrt war ungewöhnlich karg, eigentlich Halbwüste. Nur in Tibet habe ich große Yakherden gesehen, hier in Qinghai nicht mehr. Die Orte sind eigentlich nur Tankstellen oder Militäranlagen*“. Die Rast in der kleinen Station am Kuen-lun-Gebirge ist aufschlussreich und ich empfinde die Pause als ein bemerkenswerten Teil meiner abenteuerlichen Reise. Während die andern in die einzige Gaststätte gehen, versuche ich von den herab kriechenden Gletschern Fotos zu machen. Es gelingt auch ganz gut. Dieser Gletscher ist auch in den Reisebüchern oft abgebildet. Im *dumont* ist ein ausdrucksstarkes Foto bei schönem Wetter³¹. Es ist kalt hier oben, windig und unfreundlich. Wenn ich mir vorstelle, wie es gewesen sein muß als Prwalski hier mit seiner Expedition vor ca 100 Jahren hier lang mußte und immer damit rechnete, dass er wieder zurück geschickt wird. Wie sie nichts zu essen kaufen konnten, durchgefroren waren, denn die waren auch im Februar hier (?).

Wir bleiben fast eine Stunde hier. Ich gehe nachher auch in die **Gaststätte**, esse eine kleine Nudel-

³¹ Ti 80, S. 298 (dumont)

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000

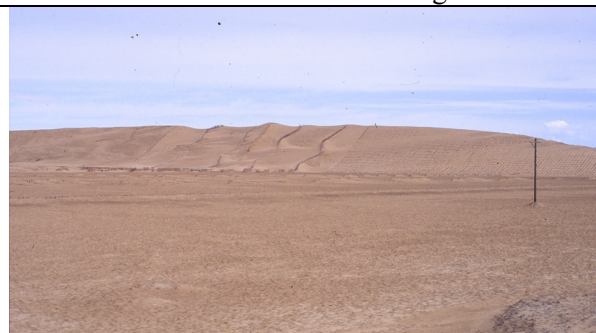
suppe, denn ich brauch Flüssigkeit. Mein Nachbar sieht mich, als ich zurück komme, er winkt mich zu sich an den Tisch. Er ist eigentlich ein netter Mitte 30 Jahre alter Mann, der ein bisschen schlechtes Gewissen hatte, weil er mich beim Schlafen so beiseite drückte. Danach gibt es noch einmal einen kleinen Paß, aber der ist in keiner Karte mehr eingezeichnet. Die Berge sind kahl, keine Vegetation hier oben, außer einigen Kräutern, das Futter für anspruchslose Tiere. Nun geht es begab, vor uns breitet sich eine weite Ebene aus. Hier beginnt die große Dsaidam-Ebene, der Schrecken vieler



Karge Landschaft

Nach einiger Zeit passieren wieder einige Berge, durch die sich die Straße nach unten schlängelt. Es ist deutlich zu merken, dass es bergab geht. Junge Ablagerungen haben hier die Grundlage der Landschaft geschaffen. In diese hat sich der **Fluß** eingeschnitten, dem wir folgen. Es ist hier wie eine Wüste, keine Vegetation ist zu sehen. Aus dem Flußtal gewinnt man Schotter für den Straßenbau. Ab und zu gibt es kleine Werkstätten, die der Pflege der wichtigen Straße dienen. Die Flüsse sind kaum zu passieren, denn ihre Wände sind senkrecht, z.T. 20, teilweise aber auch 50 und mehr Meter hoch. In den Wänden sind Höhlen. Ich kann mir vorstellen, dass diese Passagen für die Forschungsreisenden früher ein echter Horror waren, denn sicherlich konnten sie sich vor den kalten und heftigen und kalten

Winden nicht schützen. Gegen 18 Uhr sind wir endgültig in der Ebene. Jetzt sind es noch 30 Kilometer bis zur großen Metropole. Kurz vor Golmud stoppt uns die letzte **Kontrolle**, der Bus muß halten, das Gepäck einiger Mitreisender wird flüchtig kontrolliert, von mir als Reisendem wird nur eine Gesichtskontrolle gemacht, der junge Soldat schaut mich mit undurchdringlichen Pokerface an, vergleicht mein Gesicht mit der Passabbildung, dann nickt er kurz, wendet sich dem Nächsten zu. Komisch, aber ich atme auf.

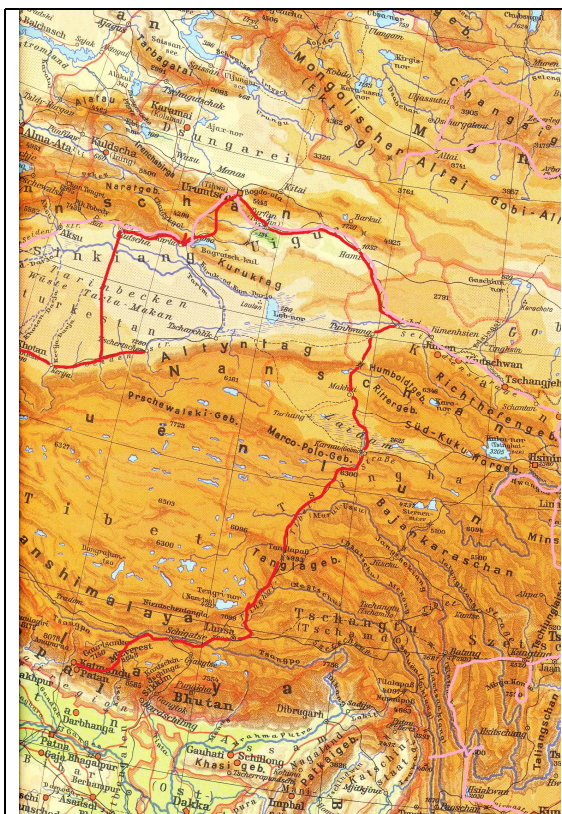


Wüstenhafte Landschaft

Was wäre gewesen, wenn er von mir ein Permit hätte sehen wollen, dass ich durch Tibet reisen darf? Um für solche Eventualitäten gewappnet zu sein, hatte ich von der Reisegruppe in Lhasa mir eine Reisebestätigung geben lassen wollen, aber die hatte ich eben nicht bekommen.

Während der der restlichen Fahrt gibt es nicht so viel zu sehen, deshalb überlege ich, wie es weiter gehen könnte. Eine Möglichkeit ist weiter mit dem nächsten Bus nach Norden zu nach Ige zu fahren, wenn ich Glück habe, bekomme ich dort einen Bus nach Ruopiang und gelange weiter nach Hotan an der **südlichen Seidenstraße**. Aber vermutlich muß ich den Bus bereits in Golmud chartern, denn unterwegs noch einen Platz bekommen, ist sehr riskant. Ich werde mich also zuerst informieren müssen. Die andere Möglichkeit wäre weiter nach Norden nach Dunhuang fahren, wo ich schon voriges Jahr war. Dort träfe ich auf die nördliche Seidenstraßenroute.

Ich hatte versucht meinen Bettnachbarn zu interviewen, der hatte bei einer Rast sogar den Busfahrer gefragt, wie ich nach Hotan kommen könnte. Das war nicht einfach gewesen, denn es war schwierig meinem Nachbarn meine Wünsche mitzuteilen. Das hatte ich dadurch erreicht, in dem ich ihm die große Karte zeigte. Mit Hilfe anderer Mitreisenden konnten wir **die Route** erklären. Der Nachbar konnte den anderen dann erklären, was ich ihm vorher mit Hilfe meines Wörterbuches zusammen gestammelt hatte. Der andere Grund, warum es so schwer ist die Route zu erklären, liegt daran, daß



Alter Schuldiercke mit den einst deutschen Namen

das alles sehr weit von hier entfernt ist.

Auf einer Kartenskizze hatte ich mir das ausgerechnet. Von Golmud nach Ruoqiang sind es ca 850 km, dann 870 km bis nach Hotan, schließlich noch 420 km bis Kashgar, also zusammen 2150 km. Das muß man sich mal klar machen, wenn ich hier einen Busfahrer frage, wie die Verbindungen von Zagreb nach Budapest und weiter nach Bukarest seien. Dennoch meinte der Busfahrer, es gäbe sicherlich keine Busverbindung von Golmud nach Ruoqiang. Sollte das gehen, bedeutet das aber nicht, daß ein Bus nach Quemo, der wichtigen Stadt Richtung Hotan führe. Es wird kompliziert. Zusammen also, es ist nicht sicher, dass ich meine geplante und in meine Tagebuchkarte eingezeichnete Route fahren könnte. Kurz vor Golmud queren wir wieder einen der Flüsse, der sich tief in die jungen Alluvionen eingeschnitten hat. Früher waren die Flüsse vermutlich große Hindernisse. Nun bis in jüngste Zeit reisten hier keine Fahrzeuge, sondern es ritten die Reisende auf Pferden oder Yaks.

Das Wetter ist bedeckt, der geographische Raum ohne Konturen, alles endlos. Um 18.45 erreichen wir endlich **Golmud**, nach anstrengenden 24+ 10 ½ Stunden, also nach ca. 35 Stunden.

Am **Busbahnhof** suche ich den Counter auf, will ein Ticket für morgen kaufen. „Ich bin hilflos im Busbahnhof.“

Ich bekomme kein Ticket. Ich soll morgen um 07 Uhr wieder kommen, denn um 08 Uhr fährt der Bus los. Nach kurzer Zeit gebe ich auf, denn es scheint sich zu bestätigen, was der Busfahrer gesagt hatte“. So nun muß ich ein **Hotel** finden. In dem Reisebuch³² steht „Es gibt eigentlich nur 2 Gründe, den 2800 m hoch gelegenen Wüstenstützpunkt zu besuchen. Entweder weil man über Land nach Lhasa will oder weil man, von Xining kommend, nach Dunhuang weiter möchte. Aus diesem Grund sollte man sich gleich nach der Ankunft in Golmud um seine Weiterfahrt kümmern, denn die Busse sind immer schnell ausgebucht und die Sleeperliste nach Xining vergriffen.“ **Golmud** (tib. Kermo, chin. Germu Xian) ist 2750 m hoch gelegen und ist eine neu angelegte Stadt. Hier ist Endpunkt des chinesischen Eisenbahnnetzes in dieser Region. Der seit Jahrzehnten angekündigte Ausbau der Strecke bis Lhasa, der wohl eine Welle neuer Einwanderer nach sich ziehen würde, ist noch nicht in Angriff genommen worden“³³.

Ja, **Golmud** ist eine wichtige Stadt im Norden Tibets. Ich kann mich erinnern, oft vor dem Atlas gesessen zu haben um mir diesen Ort, der einsam weit und breit eingetragen ist, z.B. Schulatlas und in der Wandkarte in der Schule, wenn ich Asien behandelt habe.

Aber die Karte zeigt schon die Strecke **nur als Piste**, da gibt es sicherlich keine Busverbindungen, vermutlich kann man diese Strecke nur mit Vierradantrieb fahren. Diese Trasse ist übrigens in meiner Tagebuchkarte eingezeichnet (im Dierckeatlas) und ich habe sie geplant zu nutzen, aber das gebe ich jetzt auf. Zusammenfassend: Die Besonderheit Golmuds liegt in seiner strategisch günstigen Lage nördlich des letzten großen Gebirges des tibetischen Hochlands³⁴.



Steile Flußufer kurz vor Golmud

³² Ti-59.435 Seidenstraße

³³ Ti-70, S304 dumont

³⁴ Von Golmud ist eine Bahntrasse nach Lhasa geplant. Dann wird die Stadt noch bedeutsamer werden.

Tagebuch Reise durch das Hochland von Tibet am 9. und 10. Juli 2000



Der Busbahnhof von Golmud ist mein heutige Ziel zu fahren. Vorher mache ich noch eine Aufnahme.

Ich habe mir als **Hotel Ge'ermu Binguang**, was auf „deutsch“ Golmud-Hotel heißt, raus gesucht. Es soll nicht so weit vom Busbahnhof entfernt liegen. Zum Grundriss der Stadt: Die große Hauptstraße führt ziemlich genau von Süden (Lhasa) nach Norden (Dunhuang). Auf der Karte ist in der Mitte eine Kreuzung, wo der tibetische Busbahnhof ist. Also scheint hier das historische Stadtzentrum zu sein. Unter tibetischer Busbahnhof verstehe ich einen Bus für den Regionalverkehr. Früher (also bis zur Neuordnung des westlichen Chinas während der Kulturrevolution) gehörte die Region von Golmud zu dem alten Staat Tibet. In dem von Tante Käthe geschenkten Atlas (Westermann von 1927) reicht Tibet noch bis zum Nan-Shan, also gehörte das Dsaidam-Becken, also noch zu dem historischen Tibet. Die Neustadt wurde gewissermaßen südlich angehängt und ist gekennzeichnet durch große, breite und gerade Straßen. Im Süden zweigt rechtwinklig eine breite Straße nach Osten ab, daran sind im Norden der (Fern-)Busbahnhof (zuerst) südlich, gegenüber der Eisenbahn-Bahnhof. Zwischen dem tibetischen und dem Fernbahnhof liegt die modern Innenstadt, die am Reißbrett entworfen worden zu sein scheint. Dort sind die Post, die Bank und mein Hotel Golmud.



Abendessen in einer typischen Gaststätte

Nachdem klar ist, dass ich heute kein Ticket bekommen werde, suche ich ein Hotel. Ich hatte im Reiseführer mir das **Hotel Golmud** rausgesucht. Ein Taxifahrer ist schnell gefunden, zumal mehrere Fahrer jeden meiner Schritte beobachteten, um dann, wenn ich ein Taxi suche, um als erster da zu sein. Bevor wir allerdings starten, will ich einen Blick auf den Eisenbahnbahnhof werfen, denn immerhin soll er eine der wenigen Attraktionen dieses kargen Landes sein. Von weitem kann ich keine Dampf-lok sehen, deshalb folge ich dem Drängen des Taxifahrers ins Hotel

Da ich die Entfernung mit Hilfe meines Planes (den ich auch als Kopie in meinem Tagebuch habe) sind es ca 2-3 km, zuviel um jetzt am Abend noch dorthin zu laufen. Ich **handele den Preis aus**, der Fahrer will 10 Yuan haben, ich biete aber nur 6 Yuan, nach einiger Zeit stimmt er zu. Bei der Fahrt durch die moderne Stadt fällt mir auf, dass fast kein Verkehr hier vorhanden ist, es ist alles wie ausgestorben. Ohne Probleme bekomme ich mein Zimmer. 48 Yuan soll es kosten und mir bleibt nichts anders übrig als den Preis zu akzeptieren.

Wetter 08 12 16 20
03 04 05 04

in den vergangenen beiden Tagen ca 1000 km gefahren



Endlich wieder ein Bett