

Reisebericht Asienreise Teil 6 / Pakistan / 10. August - 22. August 2008



Einfahrt nach Pakistan auf dem Kunjerab Pass. Entspricht dem letzten Bild im Chinabericht.

Exakt auf der anderen Seite des Grenzpunktes beginnt Pakistan. Die Grenzpolizisten heissen uns freundlich willkommen, sprechen gut englisch und lachen, dafür werden die Strassen schlechter. Die Grenzprozedur dauert in Sost nur 15 Minuten, welche eine Erleichterung. Die Landschaft ändert schlagartig. Sind wir auf chinesischer Seite über eine Art Hochebene zur Passhöhe gekommen, sinkt auf pakistanischer Seite die Strasse dramatisch und unendlich. Sofort sind wir umgeben von hohen Felswänden und tiefen Schluchten. Die Strasse ist buchstäblich in den Berg gesprengt worden und oft sehen die Felsbrocken über uns aus, als sässen sie viel zu locker und wollten jeden Moment auf uns runterkrachen.

Wir erreichen Karimabad im Hunzatal und gönnen uns ein paar Tage Pause, um China zu verdauen und uns auf den indischen Subkontinent vorzubereiten. Zum Glück macht in unserem Hotel auch der Schweizer Botschafter aus Islamabad eine Nacht Pause und so haben wir Informationen zur politischen Lage aus erster Hand. Im leider unstablen Pakistan sind diese Infos Gold wert. Eine zweite Informationsquelle

eröffnet sich uns mit Andreas Weerth, einem pensionierten Deutschen Mercedes Manager, der schon seit 30 Jahren in Pakistan Rohedelsteine einkauft und die Gegend sehr gut kennt.

Der Karakorum Highway wurde von den Chinesen gebaut mit pakistanischer Unterstützung. Der Handelsweg wird vor allem genutzt, um Güter aus China nach Pakistan zu spülen und tatsächlich begegnet uns auf den Bazaren immer wieder der gleiche Plastikmüll.

Die chinesischen Sattelschlepper hängen den Pass runter im Schrittempo, im Kriechgang, ziehen aber in der Gegenrichtung den Pass hoch, als würde der Berg gleich einstürzen. Die Trucks müssen leer sein oder nur schwach beladen. Gemäss verschiedenen Informationen wird der Karakorum Highway von chinesischen Firmen auf Doppelte verbreitert und zusätzlich soll eine Eisenbahnverbindung zum neuen Hafen (auch von Chinesen gebaut) bei Karatchi gebaut werden.



Die alte Seidenstrasse ist oft noch in Fragmenten vorhanden.

Wenn man bedenkt, dass Südostasien im Prinzip von Chinesen gesteuert wird, ergibt sich damit eine Zangenbewegung um Indien, die es in sich hat. Uns gehen einige Lichter auf bei den Diskussionen mit den „Fachkräften“. Die Situation in Zentralasien gestaltet sich ähnlich, auch dort bauen die Chinesen Strassen und Eisenbahnlinien. Wahrscheinlich werden die Chinesen es schaffen, nach den Britten, Russen und den Amis, sogar die Afghanen zu befrieden. Alle wollen billige Motorräder und das ganze Plastikzeugs. Wir sind gespannt auf Grosschina.



Nasir beim wechseln des hinteren Radlagers im strömenden Regen. Rechts der zweite Hilfsmechaniker, 13 Jahre alt und schon recht fit.

In Pakistan ist der Toyota Hilux so verbreitet wie 1970 der VW Käfer in der Schweiz. Alle kennen den Wagen und Ersatzteile gibt's an jeder Ecke. Hier erhält der Wagen den nötigen Service und alle erforderlichen Reparaturen. Gebrauchte Teile sind extrem billig, denn sie werden aus in Afghanistan geklauten Autos ausgebaut und über die grüne Grenze zollfrei nach Pakistan importiert. Neue Toyota Hilux aus

dieser Quelle kosten 6000.- US Dollar, die Chassisnummer muss aber auch in Pakistan angepasst werden, sonst droht Gefängnis.

Bei Nasir in Karimabad lasse ich einige Geräusche beseitigen. Ein klackerndes Spurstangenendstück wird gewechselt, die Stabilisatorgummis sind spröde, die hinteren Blattfederaugen quietschen und werden gewechselt und das rechte hintere Radlager macht Lärm (das linke war in Kasachstan dran). Der ganze Spass kostet inklusive Teile rund 80.- Schweizer Franken. Ich hoffe, das Radlager hat ausreichende Qualität, immerhin steht „Made in Japan“ drauf. Die „Pakis“ stehen nicht auf chinesische Teile, was nachvollziehbar ist.

Nach ein paar erholsamen Tagen in den Bergen brechen wir auf nach Peschawar. Überall am Strassenrand wächst wilder Hanf und als ein Bauer zwecks Rodung ein Feld anzündet, können wir fast nicht mehr fahren. Das Kraut ist hier selbst wild von guter Qualität. Interessant in Pakistan ist die Konstruktion der Internetcafes. Die Abgrenzungen der PC Plätze sind hoch und die Kabinen sind dunkel, eng und miefig. Gemäss Google Statistik wird das Wort „Sex“ weltweit in Pakistan am meisten eingegeben, ob das wohl einen Zusammenhang hat?

Überhaupt gibt es in Pakistan keine Frauen, zumindest sehen wir sie nicht. Jede öffentliche Arbeit wird von Männern erledigt. In allen Restaurants und Bazarläden gibt's nur Männer. Die Frauen sind inexistent und wenn wir einmal eine entdecken, ist sie total verschleiert in ihrer Burka. Irgendwie passt das nicht so zu den Soap's, die im Fernsehen

laufen. Da sind die Frauen unverschleiert und nehmen am gesellschaftlichen Leben teil wie in Europa.

Die Pakistanis, denen wir begegnen oder mit denen wir Kontakt haben, sind ausnehmend freundlich und zuvorkommend. Wir spüren ein ähnliches Verhalten wie letzten Herbst in Syrien. Die Leute wissen, dass ihr Land in den Augen der Weltöffentlichkeit eher schlecht dasteht und wollen die paar wenigen Touristen möglichst positiv stimmen.

In Abbottabad knallt uns wieder einmal einer ins Heck, während wir vor einer Ampel stehen. Der kleine Suzuki Transporter erhält eine ziemliche Delle in der Front, beim Toyota ist nichts zu sehen. Ich steige aus und begutachte den Schaden. Der Suzukifahrer will mir über einen Übersetzer klar machen, dass ihn keine Schuld treffe, ich sei eben gerade da gewesen. Natürlich ist mir auch klar, dass ich als Tourist diesen Unfall nicht verursacht hätte, wäre ich zuhause geblieben, aber dieser Argumentation kann ich nicht folgen und fahre weiter.

Unterwegs entdecken wir eine bisher unbekannte Abschleppmethode. Zwei Lastwagen haben sich mit einem Pneu verbunden anstelle einer Abschleppstange. Jeder hat sich einfach an den Pneu gebunden und los geht's. Die Sache funktioniert, solange die Kurven nicht zu eng sind, aber man muss erst mal drauf kommen.

Nach dem Karakorum Highway kommt die Autobahn nach Peschawar. Es handelt sich um eine richtige Autobahn von bester Qualität und wir staunen. Aus dem Staunen kommen wir nicht mehr heraus, als wir beim ersten Zahlhäusschen als Geste der Gastfreundschaft „Welcome to Pakistan“ hören und durchgewunken werden. Das zieht sich so über den ganzen Highway, die Kassierer haben anscheinend klare Anweisungen: Tourists are Friends!



fruchtbares Hunzatal mit 7 & 8'000er lädt zum verweilen ein



Der Hilux, in Pakistan das wahre Buschtaxi

In Peschawar steigen wir im Pearl Continental Hotel ab. Es soll das beste am Platz sein und es fehlt wirklich an nichts (Wireless Internet, Morgenmantel, Früchte, BBC World und CNN, Alkohol, 20m Frühstücksbuffet, Security bis zum geht nicht mehr, usw.). Es kostet auch 250 Schweizer-Stützli, aber man gönnt sich ja sonst nichts. Natürlich passen wir nicht wirklich zu den reichen Leuten, den Chefs allerlei Hilfsorganisationen und den hohen Regierungsbeamten, aber die Kreditkarte der UBS scheint bekannt zu sein und so mancher Autoreisender scheint hier auch nicht abzusteigen. Die

Security bewachte unseren Toyota speziell und mit Freuden, wahrscheinlich weil für einmal in so einem Auto kein Taliban Kommandant sitzt.

Im Restaurant Habibi (arabisch für Schätzchen) in der Innenstadt geniessen wir unter dem Vollmond ein wunderbares Nachtessen. Peschawar ist Orient pur und ein Schmelztiegel der Stämme aus den verschiedenen Bergregionen. Der Bazar hält was er verspricht und es gibt alles zu kaufen was die Region hergibt, einschliesslich Waffen aller Art.



Strassenszene auf dem Basar in Peschawar

Ein alter Traum ist die Überquerung des legendären Kyber Passes zwischen Kabul und Peschawar. Trotz vielen negativen Aussagen wagen wir einen Anlauf. Von den 53 km zum Pass ist nach 20 km beim Schlagbaum der pakistanischen Polizei Schluss. Es braucht ein Permit der Behörden, das zwar einfach erhalten ist, einige Tage Zeit braucht. Solange wollen wir nicht warten, denn in Indien warten Gäste aus der Schweiz auf uns. Schweren Herzens verträsten wir uns auf später.

Es gibt manchmal unterwegs Tage, da läuft viel bis zuviel, der 18. August ist so ein Tag und ich möchte die wesentlichen Ereignisse kurz festhalten.

- erwachen am frühen morgen und Start des Download aller Apple Programm upgrades seit Ende April mit total über einem halben Giga Daten.
- wieder ins Bett und guten Morgen, danach etwas Ruhe
- aufstehen, duschen und Haare waschen
- 09:00 - 12:00 Frühstück und Gespräche mit Andreas Weerth, dem Manager aus Karimabad und seiner Partnerin; dazwischen immer Kontrolle des Download im Zimmer.
- Check out im Hotel und einräumen des Wagens
- Mit dem Taxi Besuch des Hauses von Elisabeth Rubi, einer Bekannten aus Bern.
- Langsame Ausfahrt aus Peschawar mit vielen Fotohalten bei den Bussen
- 160 km Fahrt nach Islamabad
- Besichtigung Islamabad mit kreuz und quer Durchfahrt
- Einkauf eines Paki-Kleides für Asi und Fred inklusive Verpflegung am Kebab Stand
- Fahrt im Abendstau nach Rawalpindi, nicht sehr weit, aber intensiv
- bei der Hotelsuche Halt vor einer Autogarage mit Spezialität Klimaanlage
- 2 Stunden verhandeln für den Einbau einer kompletten Klimaanlage in unseren Toyota. Wir einigen uns bei EURO 480.-. Zur Herkunft der Teile siehe weiter oben.
- Fahrt zum Hotel Akbar und Preisverhandlung für 3 Nächte
- Zimmerbezug mit Mängelrüge; das Bettzeug muss gewechselt werden und die Toilette funktioniert nicht.
- Reparatur der Toilette durch den Hotelservice was 1 Stunde dauert. Leider ist kein anderes Zimmer frei, da gerade eine Hochzeitsfeier stattfindet.
- Ein Drink vor dem Zubettgehen und reflektieren des Tages
- 01:30 endlich Schlafen

Die nächsten beiden Tage sind geprägt durch den Einbau der Klimaanlage. Ich verspreche EURO 500.-, wenn wir am ersten Tag fertig sind und so wird wirklich gearbeitet und sogar bis weit in die Nacht. Um 2 Uhr breche ich ab, weil die Leute über dem Schweissgerät einschlafen. Erschwerend kommt dazu, dass in Rawalpindi pro Tag 4x für eine Stunde der Strom abgeschaltet und keiner weiss, wann es wieder mal soweit ist. Mann ist aber mit Autobatterien und Wechselrichtern gerüstet. Zumindest Licht und der grosse Ventilator funktionieren immer. Die Arbeit wird professionell ausgeführt und es sind sehr viele Leute beschäftigt. Der Halter für den Kompressor ist in Pakistan natürlich nicht aufzutreiben, denn es gibt keine Benzinmotoren. Das ist aber kein Problem, das Teil wird kurzerhand nachgebaut. Natürlich bin ich die ganze Zeit präsent, um den Jungs in ihren Pijamas ein

bisschen auf die Finger zu schauen, damit der grosse Hammer nicht zuviel zum Einsatz kommt.

Das Resultat ist wirklich beeindruckend. **WIR HABEN KALTE LUFT IM AUTO.** Es hat sich gezeigt, dass seit der letzten Reise nicht nur 12 Jahre vergangen sind, sondern, dass auch wir soviel gealtert sind und die feuchte Tropenhitze zusammen mit der Luftverschmutzung nicht mehr so locker wegstecken wie früher.



Versammelte pakistanische Polizei am Schlagbaum zum Kyber Pass.

Während unserem Aufenthalt in Islamabad dankt Präsident Muscharaf

ab und geht damit einem Amtsenthebungsverfahren aus dem Weg. In Westen des Landes gibt es durch einen Anschlag auf ein Spital viele Tote und die Stimmung wird plötzlich unberechenbar. Der Zeitpunkt zur Abreise nach Indien ist gekommen und wir fahren auf der sehr guten Autobahn nach Lahore. Unterwegs gibt es eine kurvige Bergstrecke mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50! Die Strecke erinnert uns an die Schweiz und ich fahre sie wie zuhause. Die pakistanische Rennleitung ist mit Radargeräten bereit und blitzt mich mit 92 km/h. Die Busse passt mit umgerechnet 3.- Franken noch gerade so ins Budget.

Die Grenze zu Indien schliesst um 5 Uhr und wir kommen um 4 Uhr an. Die Ausreise auf pakistanischer Seite Dauer inklusive Kontrolle rund 20 Minuten, die indische Einreise rund eine halbe Stunde. Wir verlassen ein sehr interessantes Land mit einer



Einbau der Klimaanlage in der Spezialwerkstatt in Rawalpindi.

äusserst freundlichen und zuvorkommenden Bevölkerung, jedoch in der Hoffnung, die Zukunft möge dem Land die verdiente Stabilität bringen.



....und immer wieder die fahrenden Kunstwerke als Lastwagen und Busse, für die Pakistan so berühmt ist. Leider verschwinden diese Wagen langsam, denn die neue Generation Fahrzeuge ist nicht mehr so „bastelfreundlich“.

