

Bei den Erben Dschingis Khans

Stellen Sie sich vor, die Einwohner Berlins würden sich auf einer Fläche fünfmal so groß wie Deutschland verteilen. Jetzt haben Sie einen Eindruck von der Weite und Einsamkeit der Mongolei und ahnen, warum Gastfreundschaft dort großgeschrieben wird

Text: Willi Breuer/Fotos: Günter Metzke

Als der Airbus A 310 auf der Landebahn von Ulaan Baatar aufsetzt, habe ich seit Wochen zum erstenmal das Gefühl, daß nun wirklich nichts mehr schiefgehen kann.

Aber alles der Reihe nach. Auf einer Rußlandtour 1995 fassen mein Freund Günter Metzke und ich den Plan, uns bei der nächsten Motorradreise etwas weiter nach Osten in die Mongolei vorzuwagen.

Nachdem wir unsere Frauen beruhigt und Reiseliteratur gesichtet haben (sehr mager), suchen wir Kontakt zu Menschen mit persönlicher Reiseerfahrung und lernen per Zufall durch einen Redakteur der Deutschen Welle zwei Fernsehleute kennen, die einen Dokumentarfilm in der Mongolei gedreht haben. Ihre Begeisterung für das Land und die Menschen springt auf uns über. Wir sind nun wild entschlossen.

Auf der Suche nach weiteren Informationsquellen werden wir im Internet fündig. Frank Voßen aus Bonn kann nicht nur über eigene Erfahrungen berichten, sondern schafft auch Kontakte zu einem mongolischen Studentenpaar. Oyun und Erdenesuch versuchen nun in den nächsten Monaten, uns die Eigenheiten der mongolischen Sprache

etwas näherzubringen. Eine absolut notwendige Sache, wie sich bei der späteren Reise herausstellt.

Meine Frage, ob er sich mit der 18 Jahre alten XT 500 denn wirklich in die Mongolei traut, kommentiert Günter mit der Bemerkung: »Wieso denn

nicht, ist doch nichts dran.« Fakt ist, daß er tatsächlich jede Schraube persönlich kennt. Dies und die Tatsache, daß Günter sein Moped zerlegt und wieder zusammensetzt, wie andere Leute ihre Krawatte binden, hat mich davon abgehalten, ihn zu einer neueren

und vielleicht zuverlässigeren Variante der XT zu überreden.

Wochenlang bringen wir damit zu, die Motorräder pistentauglich herzurichten. Größere Tanks, stabile Kofferträger, Halterungen für Benzin und Wasserkanister, Kettenkit und Crossreifen, um nur die aufwendigsten Dinge zu nennen, werden angeschraubt.

Nach einer Probefahrt zum »Tesch-Treffen« nach Malmedy werden die XTs in Kisten verpackt und zur einer Spedition nach Stuttgart gebracht. Vier Wochen, so der Sachbearbeiter, sollten ausreichen, um die Maschinen per Transsibirischer Eisenbahn nach Ulaan Baatar zu bringen.

Mit Riesenschritten kommt der Abreisetermin auf uns zu. Mit jedem Tag werde ich unruhiger. Dann der Schock: Zehn Tage vor unserer Abreise

erhalten wir die Nachricht, daß unsere Maschinen an der polnisch-weißrussischen Grenze festgehalten werden. Wir setzen Himmel und Hölle in Bewegung. Telefonate mit dem Auswärtigen Amt und der deutschen Botschaft in Ulaan Baatar lassen unsere Hoffnungen auf den Nullpunkt sinken. Zwei Tage vor unserem eigentlichen Reisetart dann der absolute Hammer: Man teilt uns mit, daß die Motorräder Deutschland nie verlassen haben und seit Wochen auf dem Hauptbahnhof in Berlin herumstehen.

Was tun? Sollen wir jetzt aufgeben? Zwei Jahre Vorbereitungszeit, alle Mühe und Arbeit – von den Kosten ganz zu schweigen – umsonst? Ein nicht so ganz freundlicher Anruf bei der Spedition bringt die Wende. Zwei Wochen später

Auf dem Weg zum Orchon-Wasserfall (gr. Foto). Vor der Klostermauer in Char Chorin (r.). Besuch bei gastfreundlichen Nomaden in ihrer Jurte (darunter). »Rohbau« einer Jurte.

stehen die Maschinen – auf Speditionskosten eingeflogen – in Ulaan Baatar.

Wir sind froh, daß Oyun, unsere Sprachlehrerin, ihren Urlaub in der Heimat verbringt und uns am Airport abholt. Mit ihrer Hilfe erledigen wir den Behördenkram – Spedition, Zoll, Hotel mit Garage und Anmeldung bei der Polizei – in einem Tag. Wie wir später erfahren, ist das absolute Rekord.

Mit schwerbepackten Motorrädern fahren wir am nächsten Morgen in Richtung Zentrum. Neugierige Blicke, hupende Autofahrer, die anerkennend den Daumen nach oben strecken, begleiten uns. Den riesigen Suchbaatarplatz zwischen Regierungsgebäude und Hauptpost, mit dem Monument des Staatsgründers in der Mitte, wählen wir als passenden Ort für ein Tourenstartfoto. Wir parken die XTs exakt vor dem Denkmal. In Minutenschnelle sind wir von 30 bis 40 Leuten umringt – und werden verhaftet.

Fünfzehn Minuten später sitzen wir auf dem Polizeipräsidium. Gegenüber einer total überfüllten Zelle dürfen wir Platz nehmen. An diesem idyllischen Ort vermischt sich der Geruch von Urin, Hammel und Schweiß zu einer Komposition, die ich noch wochenlang in der Nase habe.

Es dauert rund eine Stunde, bevor man eine Dolmetscherin gefunden hat. Der diensthabende Offizier erklärt uns, daß es verboten ist, mit einem Fahrzeug den Suchbaatarplatz zu befahren. Nachdem das ge-



samte Präsidium die »Langnasen« begutachtet hat, bekommen wir unsere Papiere zurück und treten den Rückzug an.

Die von Dschingis Khan gegründete alte Hauptstadt Karakorum

soll sich unmittelbar in der Nähe des heutigen Char Chorin befinden haben. Der Weg nach Karakorum gehört zum einfachen Teil einer Mongoleireise. Von Ulaan Baatar aus folgt man der Teerstraße nach Arwaicheer. Nach 290 Kilometern, hinter einer



Brücke, beginnt die Piste. Ein erster Vorgeschmack auf das, was noch kommen wird.

Zu unserer Überraschung ist diese Piste für mongolische Verhältnisse stark frequentiert. Russenjeeps mit meist japanischen Touristen überholen uns. Wir wissen, an der nächsten Pistenkreuzung treffen wir uns wieder. Dort, aber auch an Brücken oder Furten, findet man in aller Regel einen Owoo, einen bis zu zwei Meter hohen Steinhaufen, geschmückt mit Gebetsfahnen, Geldscheinen, leeren Flaschen und Pferdeköpfen.

Kein mongolischer Reisender würde an diesen geheimnisvollen Steinhaufen vorbeifahren, ohne seine Opfergabe dort abzulegen. Die Tradition verlangt, daß man dabei den Owoo dreimal im Uhrzeigersinn umrundet.

Wir besuchen eine Klosteranlage in Char Chorin, gehen in das Innere eines Tempels, versuchen uns so unauffällig wie möglich zu benehmen. Obwohl wir kein Wort von den Gebeten der Mönche verstehen und es mit meiner Religiosität

Endlich: So hatte ich mir die Mongolei vorgestellt

auch nicht weit her ist, bin ich gefesselt von der Atmosphäre. Unter der Anleitung von steinalten Lamas praktizieren vorwiegend junge Mönche ihre Religion. Ich weiß wenig vom Buddhismus, viele Dinge bleiben im verborgenen. Nach zwei Stunden verlassen wir das Kloster. Irgendwo in dem Menschenknäuel müssen

unsere XTs stehen. Alles was sich ohne Werkzeug bewegen läßt, ist verstellt. Ich bin sicher, die meisten der grinsenden Jungs haben auch unseren Helm auf dem Kopf gehabt. Aber nichts fehlt.

Wir wollen noch einige Pistenkilometer unter die Stollen nehmen. Der Orchon-Wasserfall ist unser Tagesziel. Die Strecke wird nun anspruchsvoll. Jedesmal loche

ich brutal ein, wenn der Blick auch nur für Sekunden von der Piste weggeht. Wir halten manchmal einfach an, um die wunderschöne Gebirgslandschaft auf uns wirken zu lassen. Endlich, so hatte ich mir die Mongolei vorgestellt. Ein unendlich weites Tal liegt vor uns. Einige weiße Punkte in der Ferne deuten darauf hin, daß wir bald nicht mehr allein sein werden: die ersten Yakherden.



Der russische Zweitakter Idsch ersetzt gelegentlich das Pferd (o.). Am Nordrand der Gobi (l. o.). Unsere Ausrüstung weckt Interesse (l. M.). Flußdurchfahrten fordern Tribut.

Wie steht das noch im Reisesführer: In der Regenzeit können Flußdurchfahrten zum Problem werden. Also zuerst zu Fuß durch die Pfütze: naß bis zum Knie. Keine Schwierigkeiten. Jetzt werde ich mutig. Den nächsten Fluß nehme ich mit Schwung. Eine Bugwelle wie beim Stapellauf eines Frachters ist das Resultat.

Die nächste Furt ist dann vorläufige Endstation. Beim »Auftauchen« erwische ich eine tiefe Stelle. Die XT verschluckt sich und verweigert den weiteren Dienst. Jetzt ist Schrauben angesagt. Günter und ich

legen die gesamte Elektrik trocken. Nach einer Stunde sind wir wieder startklar.

Nohoi hori« – Haltet den Hund. Einer der ersten Sätze, die wir in unserem Sprachunterricht gelernt haben und auf deren fehlerfreie Aussprache unsere Lehrer ganz besonderen Wert legten, gewinnt plötzlich an Bedeutung. Wir nähern uns einer Jurte. Wie wir aus der Reiseliteratur wissen, gehören zu jedem Ger – das mongolische Wort für Jurte – auch einige Hunde. Unter anderem untermauern die Tiere ihre Daseinsberechtigung mit dem Vertreiben der Wölfe im Winter.

Die drei Exemplare, die uns nun attackieren, befinden sich offensichtlich im Sommertraining. Wir versuchen zu ent-

kommen. Auf dieser Piste sind »allradgetriebene« Hunde uns jedoch überlegen. Neben mir taucht das erste dienstfertige Ungetüm auf. Meine Wade bereitet sich auf den Biß vor. Weit gefehlt. Der Hund überholt und nimmt Günter aufs Korn. Oder ist er nur auf XT 500 abgerichtet? Nach einigen hundert Metern werden wir uninteressant. Die Hunde, eindeutig die moralischen Sieger, drehen ab. Für die weitere Reise sind wir gewarnt.

Ein Leuchten zieht über das Gesicht eines jeden Mongolen, wenn vom Sport- und Volksfest Naadam die Rede ist. In drei Disziplinen – Pferderennen, Ringen und Bogenschießen – werden die jeweils

Besten ermittelt. Sein Ursprung geht auf die Zeit der Altürken oder gar Hunnen zurück. Für die Krieger Dschingis Khans war es eine Art Wehrübung.

Unterwegs treffen wir immer öfter Reitergruppen, die alle in die gleiche Richtung ziehen. Schnell finden wir den Grund dieser »Völkerwanderung« heraus: Naadam in Char Chorin. Wir schließen uns an.

Autofahrer und mongolische Biker haben eines gemeinsam: Sie sind erst dann zufrieden, wenn sie – egal wie schlimm die Piste aussieht – den Langnasen gezeigt haben, was eine Harke ist. In halsbrecherischen Aktionen werden wir an Stellen

Mongolische Biker zeigen Langnasen, was eine Harke ist

überholt, die man angemessen nur mit Bergsteigerausrüstung hätte passieren müssen.

Einmal wird es mir zuviel, und ich lasse mich auf einen »Vergleich« ein. Meine Stollenreifen decken einen Idsch-Fahrer (russischer Zweitakter) mit Schlamm zu. Er nimmt es relativ gelassen. Die Reiter jedoch, die unsere Einlage beobachten, springen für ihren Landsmann in die Bresche und nehmen das Rennen auf. Meine Rennaufgabe wird mit fröhlichem Winken und Lachen quittiert.

Unser gemeinsames Ziel ist der Austragungsort für die Pferderennen. Sie werden in verschiedenen Kategorien über eine Distanz von 13 bis 35 Kilometern abgehalten. Jockeys sind ausschließlich Mädchen und Jungen im Alter von fünf bis acht Jahren, die oftmals ohne Sattel und Stiefel ins Rennen gehen. Wir haben Glück und bekommen einen Platz in der ersten Reihe des Zielraums. Allerdings veranlaßt man uns, nach Mongolenart auf der Erde Platz zu nehmen, hinter uns ein Wald von Pferdebeinen.

Es dauert immerhin noch ca. 20 Minuten, bis die ersten Reiter im Zielraum auftauchen. Direkt vor uns steht eine ältere Dame, sie hat mit Hilfe von Günters Fernglas offensichtlich einen ihrer Enkel in der Spitzengruppe entdeckt. Ihre Begeisterung kennt keine Grenzen.

Für diese grandiose Leistung von Pferd und Reiter gibt es für meinen Geschmack viel zu wenig Beifall. Offensichtlich sind Mongolen etwas zurückhaltender.

Plötzlich ist der Horizont voller schwarzer Wolken. Klar, wir sind in der Regenzeit unterwegs. Also beschließen wir, einen Platz zum Übernachten zu suchen. In der Nähe eines Jurtencamps erwischt uns ein Hagelschauer. In Minuten lassen die tischtennisballgroßen Hagelkörner Piste und Umland unter einer 30 Zentimeter dicken Eisschicht verschwinden. An Weiterfahren ist nicht zu den-

Hagelkorn-Lawinen drohen unsere XTs zu kippen

ken. Wir suchen Deckung unter einem Brettverschlag. Diesen etwa zwei Quadratmeter großen Platz teilen wir uns mit zwei mongolischen Familien, einem Motorrad und einem Schaf. Unser Stellplatz befindet sich in einem leichten Hang. Hagelkornlawinen drohen unsere XTs zu kippen. Neben mir steht ein kleiner Junge. Sein T-Shirt und die Hosen sind triefnaß. Ich versuche mich so vor ihn zu stellen, daß er aus der Hauptschußlinie der Hagelkörner kommt.

Nach 30 Minuten ist der Spuk vorbei. Wir inspizieren unsere Motorräder. Günters XT hat Federn lassen müssen. Ein Spiegel und der Drehzahlmesser sind hinüber. Wir wollen weiterfahren, aber wo ist die Piste? Sie ist unter den

Hagelkörnern verschwunden. Von allen Seiten kommen Bäche auf uns zu. Mit mehr Glück als Können überstehen wir die Wasserfahrt und können uns nach einer Stunde aufs Trockene retten.

Der nördliche Changai gehört zu den landschaftlich schönsten Regionen der Mongolei. Glasklare, fischreiche Seen, eingebettet in unberührte Berge. Saftige, edelweiß-



bewachsene, nach Kräutern duftende Wiesen. Wälder säumen die Paßstraßen, die zum Teil bis auf eine Höhe von 2700 Metern führen. Immer wieder Pferdeherden, deren Besitzer weit und breit nicht auszumachen sind. Je höher wir kommen, um so häufiger treffen wir Yaks, die in der Nähe der Piste mit hoch erhobenem Schwanz die Flucht vor uns ergreifen. Unser Tagesziel ist der See Terchijn Tsagaan



Nuur. Er liegt inmitten eines Naturparks am Fuße des Vulkans Chorgo, der leicht und gefahrlos bestiegen werden kann. Die vulkanische Tätigkeit hat er vor etwa 6000 Jahren eingestellt.

Den Park erreicht man von der Stadt Tariatd aus über die Brücke des Sumyn Gol. Vor der Brücke befindet sich das »Kassenhäuschen« des Parkwächters. 1000 Tugrik, zirka ein US-Dollar, werden erhoben. Scharfkantige Basaltbrocken, knietiefer Schlamm und Flußdurchfahrten machen es uns nicht gerade leicht, an den Seen zu kommen. Dort sind wir nicht alleine. Zwei Familien aus Deutschland mit einem ganzen Troß mongolischer Begleiter hat diesen tollen Ort auch entdeckt. Irgendwie sind wir sogar froh, Landsleute zu treffen. Abends sitzen wir lange zusammen und tauschen unsere Erfahrungen aus.

Hagel hat in wenigen Minuten eine Eiswüste produziert (o.). Ohne Zaumzeug und Sattel wird ein Pferd aus der Herde zugeritten (l. o.). Stadttor von Tsetserleg (l. M.). Fertig für den Transport (l. u.).

Für uns ist diese Unterhaltung sehr informativ. Familie Müller wohnt und arbeitet seit Jahren im Auftrag der deutschen Regierung in der Mongolei.

Endlich gibt es auch Gelegenheit, unsere Speisekarte etwas aufzuwerten. Wozu haben wir sonst die Angeln mitgeschleppt. Nach wenigen Minuten zieht Günter einen großen Hecht an Land. Dieser findet sich filetiert abends in unserer Bratpfanne wieder. Wir beschließen, hier einen Rasttag einzulegen.

Ausgeruht brechen wir in Richtung Tosontsengel auf. Auf dem Solongot-Paß

begegnen wir einer Nomadenfamilie, die mit Hab, Gut und dem ganzen Viehbestand ein neues Weidegebiet sucht. Der gesamte Hausstand ist auf drei Ochsenkarren verstaut. An diesen urtümlichen Wagen findet man kein Stück Metall: Achse, Naben und die Räder – alles aus Holz. Die großen Yakbullen mit ihren gewaltigen Hörnern runden das Bild ab. Es folgen die Yak- und Pferdeherden. Den Abschluß der Karawane bilden die Schafe und Ziegen.

Die Karawane stoppt. Auch wir halten an. Wir bestaunen uns gegenseitig. Dann folgen die üblichen Fragen nach dem Woher und Wohin. Wir erkundigen uns nach dem Zustand der Piste und erhalten die erwartete Antwort. Mittlerweile haben wir gelernt, uns lieber unser eigenes Bild zu machen,

denn für einen Nomaden auf dem Pferd oder dem Ochsenkarren ist der Weg auch dann noch gut, wenn er für Motorfahrzeuge absolut unpassierbar ist. Nach einer gemeinsamen Zigarette verabschieden wir uns.

Die Jurte, oder mongolisch Ger, besteht aus mehreren Feldern Scherengitter, das entfernt an einen Jägerzaun erinnert. Es wird kreisförmig aufgebaut. Meist rot angestrichene Holzstangen bilden das Dachgerüst. Dieses Holzgerüst wird nun mit mehreren Lagen Filz bedeckt. Die Abschlußdecke bildet ein weißes Leinentuch. An der Kuppe läßt man eine Öffnung für den Rauchabzug des Jurtenofens, der stets im Zentrum einer jeden Jurte aufgestellt ist.

Im Nu sind wir von unseren Gastgebern umringt

Vom Eingang aus gesehen links steht zumeist der Airakbehälter und eine kleine Wasserschüssel. Darüber findet man die Waschutensilien. Auf der Ost- und der Westseite steht jeweils ein Bett. Gegenüber von dem Eingang hat der buddhistische Altar, eingerahmt von Familienfotos, seinen Platz. Ein kleiner Tisch und niedrige Schemel vervollständigen das Inventar des Ger.

Zielsicher steuern wir an diesem Nachmittag drei nebeneinanderstehende Jurten an. Seit fast drei Tagen unterwegs im westlichen Changai-gebirge, haben wir kaum Menschen gesehen. Wir brauchen einfach etwas Gesellschaft und nähern uns wegen der Hunde vorsichtig. Kinder entdecken uns frühzeitig und halten sie fest.

Im Nu sind wir von unseren Gastgebern umringt. Unser Zelt dürfen wir in der Nähe der Jurten aufbauen. Dabei haben wir ein Dutzend helfende Hände. Das technische Geschick der Nomaden ist bemerkenswert. Auch für sie ganz fremde Dinge wie Außenstangenzelt oder Benzinkocher werden nach wenigen Minuten beherrscht.

Nach und nach lernen wir bei einem Begrüßungstee unsere Gastgeber, es sind drei verwandte Familien, kennen. Am späten Nachmittag löst sich die Runde langsam auf. Die Viehzüchter müssen ihrem Ta-

geschäft nachgehen.

Aufgabe der Männer ist es, die Herden heranzuholen. Dann beginnt die Arbeit für die Frauen und Kinder. Eine Gruppe ist damit beschäftigt, die kurzbeinigen Tiere – Schafe und Ziegen – zu melken.

Günter und ich haben uns entschlossen, beim Stutenmelken zuzuschauen. Aus der Stutenmilch wird der bei Mongolen über alles geliebte Airak hergestellt. Ich kann nur raten, mit großer Vorsicht diesem Getränk zuzusprechen. Für den Weg durch den Verdauungstrakt benötigt der leicht säuerliche Airak nur Minuten.

Kurz vor Sonnenuntergang bahnt sich ein Schauspiel an, welches offensichtlich für uns inszeniert wird. Die jungen Männer versuchen, mit Lasso und Urga – das ist eine lange Holzstange, an deren Ende ei-



Kamele gelten als Wohlstandssymbole (o.). Die russische Karte in kyrillischer Schrift bekommen wir geschenkt (l.). Im Kloster von Ulaan Baatar.



te eine »Starthilfe«. Und jetzt geht die Post ab. In wilden Bocksprüngen rasen Roß und Reiter auf die freie Steppe hinaus. Wir verlieren sie aus den Augen. Das »Bodenpersonal« macht sich auf die Suche nach den beiden. Nach zirka 30 Minuten kehrt der Suchtrupp zurück. Sowohl Reiter als auch Pferd sind schweißnaß. Offensichtlich hat die Stute aufgegeben. Man nimmt ihr den Riemen ab, sie trottet friedlich zur Herde

zurück. Bujan, so ist der Name des Rodeoreiters, ist sich unserer grenzenlosen Bewunderung sicher.

In der Zwischenzeit ist es dunkel geworden. Gemeinsam mit unseren neuen Freunden gehen wir zurück zu den Jurten. Man bittet uns zum Abendessen. Schnell noch zum Zelt und die mitgebrachten Geschenke einpacken, dann folgen wir Icker, Bujan und den anderen. In der Jurte sind sicher 15 Leute versam-

elt. Vom Großvater bis zum Enkel warten alle auf das Eintreffen der Langnasen.

Kerzenschein und das Feuer des Jurtenofens tauchen die Szenerie in ein eigentümliches Licht. Günter und ich dürfen auf den niedrigen Schemeln Platz nehmen. Sofort reicht man uns eine Schale Airak. Es folgen »weiße Speisen«: Arul – das ist luftgetrockneter Magerquark – und eine Art Yoghurt. Die Hauptspeise, Reis und Hammelfleisch, ist ausschließlich für uns zubereitet worden. Als Getränk wird gesalzener Milchtee angeboten. Alles sehr schmackhaft zubereitet. Die in der Reiseliteratur verbreiteten Vorbehalte gegen die Nomadenküche können wir nicht nachvollziehen. Wir geben der Hausfrau zu verstehen, daß es uns sehr gut schmeckt. Üblicherweise tut man dies durch lautes Schmatzen kund.

Unsere Mägen, auf die kleinen Portionen Travelerlunch eingestellt, sind total überfrachtet. Jetzt ist es an der Zeit, uns für die Gastfreundschaft zu revanchieren. Wir übergeben unsere Gastgeschenke. Bonbons in bunten Blechdosen und Baseball-Kappen für die Kinder, Taschenmesser, Taschenlampen und Fernglas für die Männer sowie Körperpflegeartikel und Kosmetika für unsere Gastgeberinnen.

Günter möchte die Szenen mit der Kamera festhalten. Doch Schnappschüsse sind schier unmöglich. Sobald eine Fotokamera auftaucht, wird es formell. Alle Anwesenden richten ihre Kleidung und rücken in Positur. Stocksteif und mit todemnstem Gesicht stellt man sich dem Fotografen.

Erst weit nach Mitternacht gehen wir geleitet von der ganzen Familie zu unserem Zelt. Der Abschied am anderen Morgen ist herzlich. Ich bin sicher, hier haben wir Freunde gewonnen.

Schon zwei Wochen unterwegs, hätten wir viel weiter in Richtung Westen sein müssen. Nach zwei Reisetagen erreichen wir den Ort Uliastai im Zawchan Aimak. Wir müssen uns entscheiden. Das Altaigebirge zu erreichen, scheint nicht mehr möglich. Also drehen wir nach Süden ab. Die Wüste Gobi und das Gobi-Altai stehen auch noch auf unserem Reiseprogramm. Wir passieren unendliche Geröllfelder, spärliche Vegetation, Saxaulsträucher, Zwiebelgewächse und nur gelegentlich Sanddünen. Etwas anders hatte ich mir die Gobi schon vorgestellt. Am südlichen Horizont erheben sich die Bergriesen des Gobi Altai. Unser eigentliches Etappenziel aber sind die Gobi-Seen. In dem Ort Altai bunkern Günter und ich Benzin und Wasser. Auf eine zwei bis drei Tage dauernde Fahrt ohne Versorgung müssen wir uns schon einrichten.

Die ersten 50 Kilometer folgen wir der Hauptpiste Richtung Südwesten. Laut Reiseführer eine beliebte Route für Lastwagenfahrer, deren Leidenschaft Günter und

ich nicht teilen. Kilometerlange Wellblechpassagen, garniert mit Tiefsandfeldern, machen uns die Entscheidung leicht, auf eine Nebenpiste auszuweichen.

Wir packen unsere Karten und das GPS aus. Günter sucht in der Russenkarte den Namen des nächsten Versorgungsortes. Einen gleich klingenden Ort habe ich schnell in der englischen Pilotenkarte ausgemacht. Wir verlassen uns mittlerweile blind aufeinander, so daß ein Karten- und Koordinatenvergleich nicht notwendig erscheint. Ein fataler Fehler, wie sich herausstellen wird.

Es ist ohnehin nicht unser Tag. Am Nachmittag machen wir einen See am Horizont aus. Die Aussicht auf einen Zeltplatz mit Wasserversorgung hebt die Stimmung enorm. Also noch mal Dampf auf den Kessel. Es dauert eine Stunde, bis wir merken, daß der See sich mit der gleichen Geschwindigkeit von uns wegbewegt, wie wir auf ihn zufahren.

Unsere Maschinen müssen lernen, mit 76 Oktan auszukommen.



Für diesen Tag lassen wir es gut sein und suchen einen Platz zum Übernachten in einer kleinen Talsenke. Nach dem Abendbrot wollen wir den nicht ganz so schönen Tag gut ausklingen lassen. Wir haben doch noch eine Flasche Wodka ... Die dritte schlechte Entscheidung an diesem Tag.

Als wir am nächsten Tag gegen zehn Uhr aufbrechen, steht die Sonne etwas zu weit im Osten. Oder sind wir etwa auf der falschen Piste? Nach zwei Stunden Wellblech spüre ich die Handgelenke nicht mehr. Und dann diese Sandfelder. Ich muß mich jedesmal überwinden, Günters Rat zu folgen und voll aus dem Sand raus zu beschleunigen. Trotz allen Bemühungen wedele ich wild und unkontrolliert durch diese Passagen. Dafür gibt es garantiert keine gute Haltungsnoten. Plötzlich endet die Piste vor einem Wüstenfluß. Wo kommt der überhaupt her? An dieser Stelle gibt es keine Flüsse.

Ganz in der Nähe stehen einige Jurten. Im Nu sind wir von den Flußanwohnern umringt. Das erstmal auf unserer Reise müssen wir erleben, daß nicht alle Mongolen gast-

Ein echter Vorzugspreis: 200 Dollar für die Flußquerung

freundlich und hilfsbereit sind. Unsere Frage, ob man den Fluß mit Motorrädern passieren kann, quittieren einige mit obszönen Gesten und hämischem Lachen.

Der »Oberflußpirat« bietet an, die Bikes mit seinem Lastwagen überzusetzen, zu einem sagenhaften Vorzugspreis von 200 US-Dollar, etwa dem Jahresgehalt eines mongolischen Lkw-Fahrers. Ziemlich sauer verlassen wir diesen ungastlichen Ort, aber wohin sollen wir jetzt fahren?

Wir suchen in der Wüste einen Übernachtungsplatz, bestimmen mit Hilfe des GPS unsere Position und übertragen diesen Punkt in beide Karten. Mich trifft fast der Schlag. Rund 130 Kilometer weiter südlich als geplant sind wir gelandet. Mir wird schnell klar, wie das passieren konnte. Die Ortsnamen stehen üblicherweise in der Russenkarte in kyrillischer Schrift. Eine Korrelation zu der englischen Schreibweise ist nur selten zu finden. Wir haben beim Anpeilen nur die Namen der Orte und nicht die Koordinaten verglichen. Mit großer Sorgfalt machen wir eine neue GPS-Peilung.

Wird das Benzin reichen? Eine ganze Frage, die mich den ganzen nächsten Tag beschäftigt. Überall Staub. So langsam drückt die Gobi auf das Gemüt. Wenn einer von uns beiden hier stürzt und sich eine Ver-



Yaks – hier ein Bulle – dienen den Nomaden als Last-, Reit-, Zug- und Milchtiere.

letzung zuzieht, wird es haarig. Wir quälen uns weiter in die Richtung, in der wir die Hauptpiste vermuten. Nach einem weiteren Tag Fahrt erreichen wir den Ort Bajanchongor.

Die Vegetation wird stärker. Wir sehen wieder Pferde und Rinderherden. So langsam geht die Wüste in Steppe über. Mit jedem grünen Halm mehr steigt meine Stimmung. Am Pistenrand sehen wir eine Gruppe Geier, die sich über ein verendetes Pferd hermacht. Einige Vögel schauen interessiert hinter uns her. Das Geierinteresse veranlaßt mich, beim nächsten Stopp in

den Spiegel zu schauen. Na ja, eine gründliche Wäsche könnte ich schon vertragen.

Wir erreichen Arwaicheer, von hier aus führt eine Teerstraße zur Hauptstadt. Nach einem Tag Rast in einem Jurtencamp treten wir die Heimreise nach Ulaan Baatar an. In den Bergen am Rand der Hauptstadt verbringen wir unsere letzte Nacht im Zelt.

Mit jedem grünen Halm steigt meine Stimmung

Was bleibt von dieser Reise? Erinnerungen an glasklare Bäche, herrlich duftende Wiesen, grandiose Berge. An die Pferde und Yakherden, an Kamele, Geier und angriffslustige Hunde. Unsere Kamera hat dafür gesorgt, daß diese Bilder nicht verschwinden können.

Wichtiger jedoch waren die Begegnungen mit den Menschen. Ich schließe alle ein. Viele von ihnen werden in meiner Erinnerung bleiben. Als Bestandteil einer Reise, die für mich die Reise meines Lebens war.

Allgemeines: Auf 1,566 Mio. Quadratkilometer verteilen sich 2,5 Millionen Einwohner. Zum Vergleich: In der Bundesrepublik Deutschland drängeln sich 80 Millionen Menschen auf 357.000 Quadratkilometern.

Im Norden grenzt das Land an Sibirien, im Westen an Kasachstan, China ist der östliche und südliche Nachbar.

Die Mongolei ist ein Hochland mit einer durchschnittlichen Höhe von 1580 Metern. Das Changaigebirge im mittleren Westen, das Chentij im Nordosten sowie das Altai im Westen und Südwesten sind die wichtigsten Gebirge.

Gebirgsstaiga, Steppe, Gebirgs-waldsteppe, Wüstensteppe und Wüste wechseln sich von Norden nach Süden in diesem Land ab.

Klima: Von September bis Mai herrscht ein trockenes Kontinentalklima vor. In der Regenzeit – Juni bis August – fallen vier Fünftel der Niederschläge, auch Hagelunwetter und Schnee sind in dieser Zeit in den Bergen keine Seltenheit.

Auch in den Sommermonaten muß man sich auf Minusgrade – nachts in den Bergen – einrichten. Temperaturen bis 40° C und mehr sind tagsüber in der Gobi üblich.

Ausrüstung und Motorräder: Regenfeste Motorradkleidung – das Schuhwerk sollte auch Wasserdurchfahrten vertrauen – ist von Vorteil. Entsprechend der Reiseroute und den Temperaturschwankungen sind sowohl leichte T-Shirts als auch Polarfleece-Pullover notwendig.

Der Zeltausrüstung sollten Hagelschauer und Sturm nichts ausmachen.

In den meisten Orten gibt es eine Tankstelle. Ob es auch Benzin gibt, hängt von der jeweiligen Versorgungslage ab. Wir haben auf unserer Reise keine Versorgungsprobleme gehabt. Die Motorräder müssen allerdings

mit 76 Oktan auskommen. Unseren beiden XTs ist das Klingelwasser zumindest im unteren Drehzahlbereich einigermaßen bekommen. Der MSR-Benzinkocher, wenn er denn regelmäßig gereinigt wird, kommt damit gut zurecht.

Unsere Erfahrungen haben gezeigt, daß ein Treibstoffvorrat für 500 km ausreicht. In dem von uns befahrenen Teil der Wüste sind wir mit zehn Liter Trinkwasser je Person für zwei Tage ausgekommen.

Obwohl das Wasser der Flüsse, Bäche und Seen im Prinzip trinkbar ist, haben wir es mit Katadynfilter oder Micropur-Tabletten aufbereitet.

Ersatz- und Verschleißteile für das Motorrad müssen mitgeführt werden. Eine Werkstatt europäischen Standards gibt es auch in den Städten nicht.

Bei der Reifenwahl gilt folgendes: Im Prinzip sind gute Enduroreifen den Anforderungen gewachsen. Wir haben uns für grobstollige Cross-Pneus entschieden, die – bis auf eine Ausnahme im Schlamm – mit allen Geländevarianten sehr gut zurechtkamen.

Kofferträger sollten absolut solide sein. Wir haben uns für Marke Eigenbau entschieden.

Traveller mit viel Geländeerfahrung insbesondere in Bezug auf Flußdurchfahrten und Sandpassagen treiben sicherlich auch eine dicke Enduro durch schweres Terrain. Mein Freund und ich waren allerdings sehr froh, etwas weniger Gewicht beherrschen zu müssen und sind zu dem Entschluß gekommen, daß eine leichtere Enduro in der Mongolei von Vorteil ist.

Infos im Internet: Infos aus erster Hand über Land und Leute: Fred Forkert, Email kasmon@magicnet.mn.

Frank Voßen, Visa und Anreise: vossen@mongolei.de.

Eine Menge allgemeiner Infos: <http://www.userpage.fu-berlin.de/>



GPS-Daten: <http://www.corfff/im/landeskunde/GPS-Mongolei-2.html>

Visa: Auch ohne Hotelbuchung oder persönliche Einladung bekommt man ein Visum für 30 Tage Aufenthalt.

Botschaft der Mongolei, Siebengebirgsblick 4, 53844 Troisdorf, Telefon 02341 402727, Fax 02341 47781.

Außenstelle Berlin, Gotlandstraße 12, 104349 Berlin, Telefon 030 4469320, Fax 030 4469321

Anreise: Aeroflot-Flugverbindungen gibt es mehrmals pro Woche ab Düsseldorf oder Frankfurt. Die mongolische MIAT fliegt jeden Sonntag ab Berlin-Schönefeld, seit Sommer 1998 mit einem Airbus A 310. Die Preise der beiden Fluggesellschaften liegen bei ca. 1.600 Mark für Hin- und Rückflug.

Unsere Motorräder wurden von der Spediton Milizer &

Münch GmbH (Zahn-Nopper-Straße 1, 70435 Stuttgart, Telefon 0711/136880) von und nach der Mongolei transportiert. Die Kosten werden nach Gewicht und Volumen berechnet. Mit ca. 1.000 Mark je Bike für einen Weg kann man rechnen.

Infrastruktur: Das »Netz« der Teerstraßen beschränkt sich auf weniger als 500 km. Fehlende Kanaldeckel in der Hauptstadt gehören zur Normalität. Brücken, wenn es denn welche gibt, zeichnen sich oft durch fehlende Planken und herausragende Nägel aus.

Die Versorgung mit Nahrungsmitteln auf dem Land ist zwar grundsätzlich möglich, wegen des sehr begrenzten Angebotes jedoch nicht immer gesichert.

Entgegen aller Warnungen waren wir auch Gast in den »Straßenraststätten« (Guants). Ein paar Abstriche in Richtung Hygieneanspruch muß man machen, und die Vorliebe für Hammelfleisch sollte vorhanden sein.

Die Speisen sind auch für europäische Ansprüche schmackhaft zubereitet. Wer allerdings kulinarische Höhepunkte erwartet oder gar die vegetarische

Kost bevorzugt, ist in der Mongolei nicht gut aufgehoben.

Übernachtung: Bis auf wenige Übernachtungen in der Hauptstadt haben wir auf unserer Reise ausschließlich im Zelt geschlafen, so daß wir von Alternativen aus eigener Erfahrung nicht berichten können.

Ulaan Baator bietet, auf alle Bedürfnisse zugeschnitten, eine breite Palette Übernachtungsmöglichkeiten. Allerdings ist der Spaß nicht ganz billig: Zwischen 50 und 100 \$ pro Nacht für ein Doppelzimmer sollte man einkalkulieren.

Zollbestimmungen: Antiquitäten, Pflanzen und Mineralien dürfen nicht ausgeführt werden. Wegen eines kleinen roten Steinchen, den ich in der Gobi gefunden habe, mußte ich am Flughafen meinen Rucksack entleeren. Nach einer längeren Diskussion durfte ich den Stein dennoch mitnehmen. Den beiden freundlichen Beamtinnen sei Dank.

Karten: Englische Pilotenkarten, Maßstab 1 : 500.000 – der Satz kostet 260 Mark – leisten gute Dienste bei Standortbestimmungen und GPS-Peilung. Nachteil: Die Ortsnamen in der Karte sind zum Teil falsch, und Pisten befinden sich nur selten

dort, wo sie in der Karte eingetragen sind.

Eine russische Karte – erhältlich in Ulaan Baator – Maßstab 1 : 1.000.000, hat den Vorteil, daß die Ortsangaben in mongolischer Schrift geschrieben sind. Man kann so eher Hilfe von Einheimischen erwarten, indem man mit dem Finger auf den Ortsnamen tippt. Die Karte enthält allerdings auch einige Fehler im Koordinatennetz.

Literatur und Reiseinfo: Annähernd auf die Bedürfnisse eines Motorradreisenden zugeschnitten sind nachfolgend aufgeführte Publikationen, wobei man anmerken muß, daß einige Angaben in den Büchern nicht mehr zutreffen. Beispielsweise ist, entgegen den Ausführungen in der Literatur, das Telefonieren vom Landesinnern nach Deutschland möglich. Wartezeiten von bis zu zwei Stunden müssen allerdings einkalkuliert werden.

Reise Know-How, Reisehandbuch für individuelles Reisen und Entdecken »Mongolei« von Barbara Stelling u. Fred Forkert, Peter Rump Verlag.

Richtig Reisen, »Mongolei«, Peter Woeste, DuMont Verlag. »Die Wüste Gobi«, Verlag Bucher.

Faszinierende Landschaften und stolze, gastfreundliche Menschen erlebten unsere Leser auf ihrer vierwöchigen Reise durch die Mongolei. 3000 Kilometer legten sie dabei zurück.

