

Hinter'm Ende aller Straßen



Überschreibt ein Reiseveranstalter sein Angebot mit „Expedition“ dann signalisiert das ein Programm und Ziel weit abseits des Pauschalens.

Wüstenschiff: Der MAN KAT wurde für die langen Distanzen umgerüstet.

Expedition – das bedeutet auch Unwägbarkeiten, Unvorgeesehenes; hier kann und darf nicht alles glattlaufen, im Gegenteil. Der Expeditionsurlaub beginnt dort, wo die – hoffentlich gekonnte – Improvisation zum Programm und damit zum Erlebnis wird. Einzig ein Ziel ist unumstößlich: Am Ende sollte jeder den gebuchten Rückflug erreichen!

Ein Stück weit war also der Weg das Ziel, als der polnische Schöngest und Abenteurer Romuald Koperski und der Zittauer Unternehmer Achim Lust den Traum von der etwas anderen Ost-Reise konkret werden ließen. Vom sibirischen Irkutsk

als Basisstation aus sollte die Expedition Teile des Baikalsees erschließen und einen weiten Bogen durch die Mongolei schlagen. Ulan Bator, die Wüste Gobi und Karakorum sind exotische Oberbegriffe für die Gegenden, die beim Reise-Prototyp unter die grobstolligen Räder genommen werden sollen. Doch mit welchen Fahrzeugen fährt man eine Expeditionstour? Wie sollten die ausgerüstet sein? Hier ist die riesige Sibirien-Erfahrung von Romuald Koperski Gold wert. Der Mann, der den Osten schon zu jeder Jahreszeit durchquert hat und darüber bisher vier Bücher veröffentlichte, kann wie

kein anderer einschätzen, welche Belastungen für Mensch und Material entstehen. Der erfahrene Rallye-Breslau-Starter Achim Lust steuert viel Wissen als Rallye- und Off Road-Fahrer bei, und so ist es kaum verwunderlich, dass man sich für einen MAN KAT als „Flaggschiff“ der neuen Ost-Flotte entscheidet. Ein Bremach und ein Mercedes-Transporter 711 sind die „Beiboote“ im Konvoi. Vor den Start Richtung Russland haben die Reisegötter neben viel Planungsaufwand jede Menge Schrauberarbeit gesetzt. Der MAN bekommt einen großen Kofferaufbau, der mit Staufächern, einer Kochmöglich-

keit und komfortablen Sitzen ausgestattet wird. Der Koffer diente ursprünglich als Personaltransporter im ostdeutschen Braunkohlerevier. Diese Herkunft verbindet ihn mit dem Bremach. Auch der Kastenwagen hat ein Vorleben im Braunkohletagebau. Jetzt wird er in den Lust'schen Werkstätten zu einem Kleinbus umgebaut und ausgerüstet. Bus-ähnliche Ausstattungsmerkmale bringt der Mercedes-Benz 711 schon mit. Das auch als „Berliner Wanne“ bekannte Baumuster hat während seiner aktiven Zeit als Mannschaftstransporter die Hauptstadtpolizei mobilisiert, allerdings nur mit klassischem



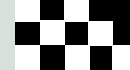
Wohnmobil: So reisten Dschingis Khan & Co.

Postmodern: Russischer ZIL mit KRAZ-Kranaufbau



Platzmangel: Dann steht der Billardtisch eben draussen!





Willkommensgruß:
Die Stadt Irkutsk grüßt
den kleinen Bremach.



Grünland: Sibirien im Sommer ist satt grün.



Anhalter: Ein
gestoppter Truck
nimmt den
havarierten Bre-
mach mit nach
Ulan Bator.

tiger war das Getriebe aus der amtlichen Zwangsjacke befreit und der Italo-Rocker wieder einsatzbereit.

Satte 18 Tage verzögerte sich die Auslieferung des Ersatzteils.

road. Nicht dass uns hier mit Fahrtrichtung Ulan Ude schon der Asphalt ausginge. Der Zustand der Straßen wird aber immer schlechter. Fahrzeuge und Insassen können ihre Nehmerqualitäten schon einmal trainieren – für die Zeit nach den Straßen. Wieder muckt der kleine Gelände-Ragazzi: Vorne links sind gleich vier Schraubbolzen aus der Verschraubung der Achsnabe verschwunden. Also müssen die drei kompletten Naben als Teilespender erhalten, jetzt fehlt an jeder Achse

Endlich unterwegs! Kaum dem Speckgürtel der Großstadt ins Bergland entkommen, fahren wir zwangsweise off

Hinterradantrieb. Das wurde bei Lust in Zittau grundlegend verändert: Dem Beamten im Ruhestand werden jetzt Beine gemacht, vier an der Zahl! Mit dem Einbau einer angetriebenen Vorderachse samt Verteilergetriebe und Antriebsstrang gewinnt der Sternenträger außerdem spürbar an Bodenfreiheit.
Nächste Herausforderung: Die Fahrzeuge müssen zum „Basislager“. Läppische 8.000 km bis ins sibirische Irkutsk! Es werden sogar noch ein paar mehr, als man sich entschließt, die Alternativen Weißrussland oder Ukraine über das Balti-

kum zu umfahren. Der Bremach macht seinem Unmut über die Straßenverhältnisse jenseits des Ural dadurch Luft, dass er sein Verteilergetriebe „himmelt“. Statt Baikalsee wartet jetzt eine Werkstatt in Irkutsk auf den kleinen Italiener. Ein Ersatzteil war schnell beschafft – in Deutschland! Zwar war die Lieferung mit einem nicht ganz unbekanntem gelbroten Kurierdienst kein Problem, der russische Zoll aber sah das anders: Satte 18 Tage verzögerte sich die Auslieferung des Ersatzteils. Doch Wunder: Rechtzeitig zum Eintreffen der ersten Gruppe Abenteuerlus-



Hingucker: Treffen am
Rand der Wüste Gobi.



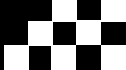
Wüstenfahrer:
Achim Lust aus
Zittau präparierte
die Fahrzeuge.



Begegnung: Mongolischer Reiter trifft Pfedestärken-Ansammlung.



Gestrippt:
Mercedes und
Bremach mit
Federbruch.



Problemzone: Am Bremsach riss ein Radnabenträger ab.



Vertrauensfrage: Trägt die Konstruktion oder trägt sie nicht?

nur ein Bolzen. Das sollte gehen. Links blitzt das Wasser des Baikal durch die Bäume. Zwischen unserer „Straße“ und der Wasserlinie durchschneidet endlos die Trasse der Transsibirischen Eisenbahn die Landschaft. Fast auf halber Höhe des Baikal biegen wir ab Richtung Süden. Nachtlager am Flussufer bei Ulan Ude und mit dem Sonnenaufgang des nächsten Tages ist der kleine Konvoi schon wieder auf der Piste. Die Landschaft hat gewechselt. Den schier endlosen Birkenwäldern folgen grüne, unbewaldete Hügel. Einer Milizstreife kommen wir seltsam vor: Passkontrolle! Wenige Kilometer wissen wir

den Grund des Sicherheitsbedürfnisses: Rechts und links der Straße erstrecken sich große Kasernen mit Panzern, mobile Raketenabschussrampen. Wir sind offenbar nah am Zwischenziel, der russisch-mongolischen Grenze. Mehrspuriger Stau vor dem verschlossenen Grenzzaun. Nur einzeln werden Fahrzeuge in den inneren Grenzbereich eingelassen. Beklommenheit macht sich breit; schlechte Erinnerungen an frühere Ost-West-Grenzen in Europa. Nach fast drei Stunden werden die beige-weißen Expeditionsfahrzeuge auf eine andere Spur gewiesen. Schon bald öffnet sich das Tor. Will-

kommen im Innenhof der Macht! Denkste! Zuerst einmal eine Art Vorkontrolle: Pässe, Fahrzeugunterlagen. Weiter zur eigentlichen Grenzkontrolle. Alles aussteigen. Wartezimmer? Toiletten? Fehlanzeige. Die Gruppe drängt sich in die schattige Ecke eines Gebäudes. Die Fahrer werden zu den Fahrzeugen beordert, fahren einen Bogen zu einem seltsam anmutenden, hochmodernen Sattelzug mit Actros-Zugmaschine. Dieses Hightech-Gefährt ist ein mobiler Lkw-Röntgen-Scanner, gebaut von HCV Mobile Smiths & Heimann in England. Röntgen ohne Befund; es folgt eine zusätzliche Sichtkontrolle der Fahrzeuge von außen und innen, dann der Schreibkram rund um die Ausfuhr der Fahrzeuge. Das dauert. Endlich sind auch die Passagiere dran: Einzeln vortreten, Paß- und Visakontrolle, Stempel, fertig. Nochmal denkste! Denn vor das Öffnen

des Grenztores auf der anderen Seite der weitläufigen Anlage haben die Mächtigen eine Nachkontrolle gesetzt: Pässe, Fahrzeug- und Zollpapiere! Das Tor schließt sich hinter uns. Paß-Vorkontrolle. Willkommen im Reich des Dschingis Khan! Aber sind wir wirklich willkommen? Die Fahrzeuge müssen

Lkw-Röntgen und Schweinegrippe-Scan.

durch ein Fußbad, könnten ja die Maul- und Klauenseuche einschleppen. Alle wieder raus aus den Fahrzeugen und rein in ein weißes Gebäude. Doch niemand will hier die bereitwillig vorgestreckten Pässe sehen. Statt dessen die freundliche Aufforderung, das Gesicht in Richtung eines elektronischen Auges auszurichten. Ein Fiberscanner! Von wegen Schwei-

Partytime: Überraschender Kulturbeitrag zur Geburtstagsfeier.



Pannendienst: Moderne Nomaden-Sippe mit Reifenproblemen.



Lachnummer: „Geil, ich hab mir gestern den Höcker voll gesoffen....“



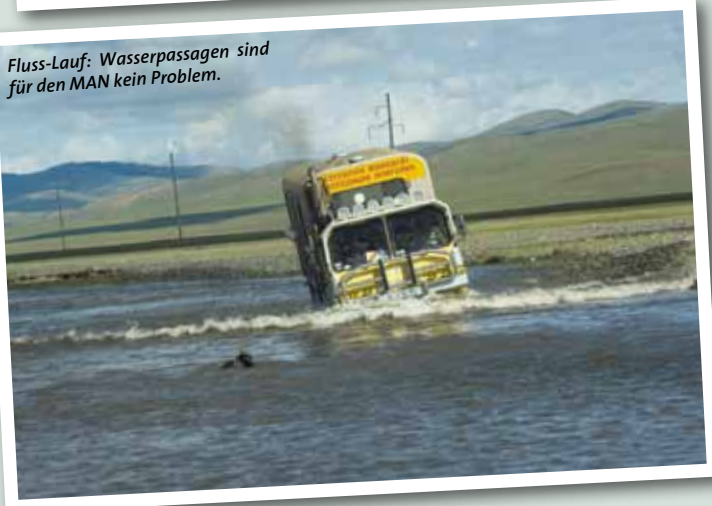
Wüstenreiter: Mit Pferd oder Kamel wäre das nicht passiert ...



Nachtlager: Gegen Abend wurde ein passendes Plätzchen gesucht.



Fluss-Lauf: Wasserpässen sind für den MAN kein Problem.



negrippe und so.

Zurück in die Fahrzeuge, fünfzig Meter weiterrollen. Wieder aussteigen, aber diesmal sämtliches Gepäck mitnehmen in das moderne Grenzabfertigungsgebäude. Jetzt werden die Pässe kontrolliert. Und die Visa diskutiert. „Warum haben Sie ein Visum zur mehrfachen Ein- und Ausreise?“ Die Frage könnte das Konsulat der Botschaft in Berlin beantworten, wir nicht! Bei einem polnischen Mitreisenden ist eine falsche Einreisefrist eingetragen. Danach hätte er spätestens vor drei Tagen die Grenze passieren müssen. Große Krisensitzung der Grenzbrigade, dann wird ein neues Visum ausgestellt, das hat nicht nur Zeit gekostet.

Noch ein Scanner. Diesmal fürs Gepäck. Aber das Ding ist kaputt. Unkontrollierte Einreise, zumindest für die mitgeführten Gegenstände! In der Zwischenzeit sind die Fahrzeuge einer erneuten intensiven Sichtkontrolle unterzogen worden, und der Papierkram zur Einfuhr der Trucks ist ebenfalls erledigt. Es folgt das Procedere

wie gehabt: Alles aufsitzen, 80 m vorfahren bis zur Nachkontrolle, warten bis das Tor sich öffnet und zügig den Grenzbereich verlassen. Sechseinhalb Stunden dauerte die gesamte Grenzprozedur. Jetzt schlägt die Stunde der Geldwechsler. „Höchstens hundert Euro pro Person“ lautet die Ansage der Organisatoren. Das reicht allemal für Verpflegung und Sonstiges in den kommenden eininhalb Wochen. Einhundert Euronen – das entspricht in der Landeswährung „Tögrög“ der unglaublichen Summe von fast 200.000.

„Die Mongolei fängt erst hinter Ulan Bator an,“ motiviert Romuald Koperski zur Weiterfahrt, und setzt noch einen drauf: „Wo wir hinwollen waren bisher weniger Leute als auf dem Mt. Everest.“ Doch zunächst verspricht er für das abendliche Camp in Richtung Hauptstadt „ein Lager mit Bäumen; es werden vorerst die letzten sein!“ Tatsächlich hat sich die Landschaft unmerklich verändert, wurden aus den sibirischen Wäldern nach und

„Wo wir hinwollen waren bisher weniger Leute als auf dem Mt. Everest.“

nach die sanft geformten grünen aber kahlen Hügel, wie sie typisch sind für weite Teile der Mongolei.

Ulan Bator versteckt sich im Smog. Wir biegen vorher ab, tauchen hinter dem vor den Toren der Stadt liegenden Flughafen in ein grünes Tal ein – und stehen unvermittelt vor dem

Heerlager des Dschingis Khan! Für die kommende Nacht tauschen wir Zelt gegen traditionelle Jurte, Isomatte gegen Matratze. Richtig gemütlich, die traditionellen mobilen Filzbehäusungen. Ein wenig „Touri“ darf auch sein!

Schluss mit der Weicheierei, Abfahrt Richtung Wüste!

Liebenswert: Hirtenmädchen mit Yak in den Bergen im Nordwesten.



Auto(r): STM-Redakteur Klaus-P. Kessler nahm den Osten unter die Räder.



Servicestopp: Schwerverkehr à la Mongolei.



Uferstreifen: Jede Menge Kies am Baikal-See.



Tschuß Asphaltpiste schon wenige Kilometer hinter der Stadt. Harte Pisten, oft mit Waschbrett-Rüttelei, kleinere Waserdurchfahrten. „Autofahren musst du wirklich lieben,“ konstatiert Achim Lust angesichts der Straßen für Mensch und Material. Nach etwas mehr als hundert Kilometern endlich Stopp in einer Ansiedlung. Die Weiterfahrt endet abrupt: Achsschaden vorne rechts am Bremach. Aus! Bei dem kleinen Italiener geht nichts mehr. Der Radnabenträger ist abgerissen und die komplette Radführung hängt nur noch am Bremssattel. Spätfolge des Material mordenden jahrelangen Braunkohle-Einsatzes oder erstes Opfer der brutalen letzten Tage? Egal, denn jetzt ist guter Rat teuer. Zumal hier im Übergang von der Steppe zur Gobi auch kein Mobilfunk mehr funktioniert. Die Gruppe entscheidet sich aufzuteilen: Achim Lust will mit einem russischen Beglei-

ter mit der Berliner Wanne zurück nach Ulan Bator und von dort die Teilebeschaffung und Fahrzeugbergung organisieren, während die mitreisenden Belgier beim havarierten Fahrzeug bleiben wollen. Der überwiegende Teil, allesamt aus Polen, beschließt gemeinsam mit Ro-

truppe schaut nicht schlecht angesichts der unvermittelt heran rollenden Transportmöglichkeit. Schon eine Stunde später ist der waidwunde Kleinstlast huckepack unterwegs Richtung Hauptstadt, eskortiert von Mercedes-Transporter – und die zweite Gruppenhälfte

hat? Kein Satelliten-Telefon, kein Mobilfunk-Netz – Risiko! Und die Gobi empfängt uns wirklich wüst.

Das Wetter vermiest die erhoffte morgendliche Körperpflege im See. Dafür grüßt im nächsten Ort mit dem beziehungsreichen Namen Mandalgobi Lenin von seinem von verfallenden Industriebrachen gesäumten, zentralen Sockel. Aufenthalt? Lohnt hier nicht. Goodbye Lenin! Die Wüste ruft immer stärker, die Piste ist kaum noch erkennbar. Oft legen wir mit dem MAN sogar die erste Spur. Unmerklich haben wir uns auf gut 2.000 m Höhe hinaufgeschraubt. Obwohl die Sonne vom Himmel knallt, macht ein strammer Wind das Klima unangenehm kühl. Die Landschaft ist oft öde, flach bis zum 360 °-Horizont. Dann plötzlich wechselt sie, bekommt Strukturen, Hügel Felsen, Furchen. Im Koffer werden die Passagiere ganz schön

Jetzt fehlen die anderen Fahrzeuge, um eine Wagenburg gegen den Sand aufpeitschenden Wind zu stellen.

muald K. die Weiterfahrt. Die endet dann schon nach wenigen Kilometern, als ein unbeladener Tieflader-Sattelzug entgegen kommt. Vermutlich denken die beiden Mongolen im Kamaz-Fahrerhaus bei dem sich quer in die Fahrspur stellenden MAN an einen Überfall. Doch dann ist der Grund rasch erklärt und die noch komplett am Bremach versammelte Rest-

setzt die Tour wie geplant in die andere Richtung fort.

Das Wetter wechselt. Es wird stürmisch und regnerisch. Eigentlich wäre der Lagerplatz am Ufer eines kleinen Sees idyllisch gelegen – aber bei diesem Wetter. Jetzt fehlen die anderen Fahrzeuge, um eine Wagenburg gegen den Sand aufpeitschenden Wind zu stellen. Und was ist, wenn der MAN einen Defekt



Nachbarn: Trucks aus China prägen das Straßenbild in der Mongolei.



Scheibenklar: Truck-Wash auf Mongolisch.



Lastenteilung: Traditioneller Transport mit Yak-Karren.

Tempomacher: Volle Kanne durch die Gobi.



Torsteher: Größere Städte grüßen den Reisenden mit solchen Stadt-toren.



Tankstopp: Familienunternehmen – hier helfen alle mit.



durchgeschüttelt. „Rollercoaster for free,“ stellt Wojtek, 37-jähriger Programmierer aus Danzig, dazu grinsend fest. Der bisher härteste Off Road-Tag geht zu Ende. Der MAN meistert ihn souverän.

Morgendliche Spuren im Camp verraten nächtlichen, tierischen Besuch. Ziegenhirten treiben ihre Herde mit Mopeds an uns vorbei; moderne Zeiten auch hier. Die Wüste bekommt

Hauptstadt der legendären Mongolischen Reiterspiele. Einige Meter asphaltierte Straßen tun dem geschundenen Körper gut, ein Besuch auf dem Markt der Seele. Ein kleines Mädchen spricht die Gruppe in fehlerfreiem Deutsch an, hat zuvor die Kennzeichen identifiziert. Des Rätsels Lösung: Ariuka (10) lebt sonst in Künzelsau und besucht in den Ferien zusammen mit ihrer Mutter die Familie,

Fünf imposante Adler kreisen über dem Camp, wecken uns mit ihren markanten Schreien.

einen grünen Schein, aber keinen Orientierungspunkt, wohin wir auch schauen. Vereinzelt Jurten beweisen die offizielle Bevölkerungsstatistik. Danach leben in der Mongolei 1,4 Einwohner auf einem Quadratkilometer. Zickenalarm: die Ziegenherde veranstaltet eine Stampede, wenn der Truck herandröhnt. Beim Mittagsstopp in Bayangovi erkennen wir Berge am Horizont. Davor erwartet uns wasserdurchzogenes Grünland und am Fuß der Berge die große Stadt Arvaikheer,

die hier ein Restaurant betreibt. Vorteil für uns: Endlich wissen wir dank Ariukas perfekter Übersetzung vorher, was wir essen!

Die geteerte Straße ist rasch wieder aufgebraucht – Rüttelpiste ist angesagt. „Back to normal,“ kommentiert Wojtek wieder treffend. Schafe, Ziegen und Pferde zeigen uns, warum sie zur Gattung Fluchttiere gehören. Rinder und Kamele hingegen schert es einen mittleren Dunghaufen, wenn der MAN heran donnert. Den Lagerplatz

in den Bergen erreichen wir mit hereinbrechender Dunkelheit – und beginnendem Regen. Jazek, Druckereibesitzer aus der Nähe von Danzig, hat Geburtstag. Das soll mit ein paar Flaschen guten „Dschingis“-Wodka gefeiert werden, als etwas völlig unverhofftes geschieht. Ein Geländewagen arbeitet sich an unser Camp heran. An Bord eine Musikgruppe aus dem nächsten Ort in prachtvollen Kostümen. Über die Gage sind wir rasch einig – und erleben traditionelle Mongolische Mu-

sik auf überraschend hohem Niveau. Das ungeplante, tolle Kultur-Erlebnis des Vorabends wird am nächsten Morgen getoppt: Fünf imposante Adler kreisen über dem Camp, wecken uns mit ihren markanten Schreien.

Die Berge gehören zu den Vorläufern des Karakorum-Gebirges. Plötzlich liegt vor uns ein funkelnelneues, jungfräuliches Asphaltband. Wir nehmen die Einladung an und sind vermutlich die ersten Europäer, die den – noch nicht

Schlamm-packung: Solcher Dreck verschmutzt den Diesel.

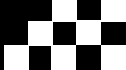


Traumland: Am Ufer des Tsagaan Nuur-Sees.



Gespannfahrer: In Sibirien werden Lkw oft mit einer A-Traversal gekoppelt - spart Sprit und einen Fahrer.





für den Verkehr freigegebenen – „Karakorum-Highway“ befahren. Leider nicht lange, dann verödet die Trasse wieder zum nicht befahrbaren Rohbau mit blockierenden Aufschüttungen oder tiefen Löchern. Kleiner touristischer Abstecher zu einer Tempelanlage. Dann Suche nach Wasser. Einen Hinweis auf eine mögliche Wasserstelle liefert ein roter Wimpel an einem Schmuck- und Festerlosen Bauwerk am Rande des Ortes. Hier kauft Otto Normalmongole sein Trinkwasser aus dem öffentlichen Brunnen. So auch wir: 200 Tögrög für die Befüllung unseres 50-Liter-Kanisters sind kaum in Cent umrechenbar! Weiter entlang dem Rohbau des „K-Highway“. Seltsame Bauplanung: Die Leitplanken stehen, dazwischen aber sind erst Fragmente des Unterbaus erkennbar. Halbfertige Brückenbauwerke zerbröseln schon wieder, warten offenbar schon jahrelang auf Fertigstellung. Der Sozialismus lässt grüßen!

Vereinzelt beleben Bäume die Landschaft, verdichten sich immer mehr. Unser Lagerplatz: Ein Traum unter großen, markanten Bäumen am Flussufer des Ogiy auf Sichtweite zum Höhenzug des Karakorum. In der Ferne vereinzelt Jurten und Tierherden. Endlich Körperpflege im Fluss, dessen kristallklares Wasser flussabwärts für Momente nicht mehr ganz so sauber ist. Adler kreisen über uns, ein Specht klettert und klopft an einem Baum, und ein traumhafter Sonnenuntergang



Langläufer: Längenbegrenzung? Unbekannt!

macht die beinahe kitschige Atmosphäre perfekt.

Eigentlich will keiner weiter. Zu schön sind Frühlicht und morgendliches Bad im Fluss. Zottelige Yaks und vorwitzige

Auge, allerdings immer wieder durchzogen von Baumreihen. Dann wieder zu querende Wasserläufe, eine weitere Passstraße. Off Road hangeln wir uns dann erneut entlang einer

Off Road hangeln wir uns dann erneut entlang einer halbfertigen Straße, zerbröselnden Betonbauten.

Ziegen ziehen durch unser Lager. Hirten begrüßen uns von ihren Pferden herab. Dieser Ort ist sehr speziell. Wieder wechseln frische Asphaltbänder mit unbefestigten Pisten ab. Wir erreichen die Distriktstadt Tsetserleg, ein unglaublich lebhafter Marktflecken in den Hang der aufsteigenden Berge hinein gebaut. Hier gibt es scheinbar alles, sogar Waren aus Europa. Auf mautpflichtiger Serpentin-Piste queren wir eine spektakuläre Berglandschaft. Nach dem Bergpass ändert sich die Landschaft erneut. Jetzt schmeicheln die bekannt soften grünen Hügel wieder dem

halbfertigen Straße, zerbröselnden Betonbauten. Straßenbau scheint hier ein – verlorener – Wettlauf gegen den Verfall zu sein. Gut für Off Roadler – schlecht fürs Land.

Die Landschaft hier im Nordwesten ist jetzt schärfer konturiert, die Gipfel spitzer, ja fast schon alpin. Die Erde tut sich auf zu einem spektakulären Canyon. Ein Flusslauf an dessen tiefster Stelle. Plötzlich dekorieren Nadelbäume unseren Weg. Der ist zeitweise ziemlich „hardcore“. Was nicht ladungsgesichert ist, fliegt uns um die Ohren! Die Achsen unter dem Aufbau tanzen Rock 'n Roll, die

Passagiere auch! Die große, filigran wirkende Holzbrücke über den Canyon trägt den MAN nicht. Wir finden flussabwärts eine Furt und werden belohnt mit einer spektakulären Passage durch ein Lavafeld. Dann erreichen wir unser Tagesziel am Ufer des Tsagaan Nuur, dem traumhaften See in über 2.000 Metern Höhe mit seinen aufgeschichteten Lavasäulen. Die für wenig Geld angemieteten Jurten schützen uns gegen die empfindliche Kälte, und eine schmackhafte mongolische Mahlzeit rundet das Wohlgefühl ab.

Die Rechnung kommt am nächsten Tag: Wir müssen über viele Kilometer die selbe Marterstrecke wieder zurück, die uns hergeführt hat. Unser GPS visiert jetzt wieder Ulan Bator, das wir nach zwei Tagesreisen erreichen wollen. Hat der MAN Kat bis hierher ohne auch nur einmal zu mucken die Kilometer abgespult, beginnt der Motor plötzlich zu klopfen, dreht hoch, stirbt ab. Entwarnung: Zu viel Wasser oder Dreck im Diesel. Filter gereinigt und wei-



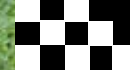
Individualisten: Die Besetzungen der drei Mongolei-Trucks.



Stil-Leben: GAZ 66-„Denkmal“ am Ufer des Baikal.



Säulen-Heilige: Die Lava-Schichtungen am Tsagaan Nuur.



Kreuzungspunkt: Unterquerung der „Transsib“-Trasse.



Engstelle: Der massige MAN Kat quetscht sich durch „Mutter Grün“.

Mieser Diesel!

ter. Wir kommen rasch voran dank frischer Straßen. Wieder setzen sich die Filter zu und das Prozedere beginnt von vorn. Die Qualität des in der mongolischen Provinz angebotenen Diesel entspricht dann wohl doch nicht so ganz europäischen Ansprüchen! Es wird dunkel und wir hängen dem Zeitplan hinterher, wollen die verlorene Zeit nachholen. Irgendwann am frühen Morgen ist es genug. Pause, schlafen! Als uns die Frühsonne weckt bemerken wir, dass wir nur wenige hundert Meter entfernt von einem „Truck-Stopp“ stehen. Frühstück für uns und frische Filter für den MAN. Die Fahrwege gleichen den Wasserläufen im Amazonas-Delta: Mindestens 20 verschiedene Pfade fordern die Entscheidungsfähigkeit des Piloten. Nach der Nachtschicht mit endlos vielen Kilometern liegen wir gut in der Zeit. Am Stadtrand von Ulan Bator feiern wir Wiedervereinigung

mit repariertem Bremach, Berliner Wanne und dem Rest der Gruppe. Gemeinsam rollen wir Richtung Grenze.

Es folgt das schon bekannte Grenzverfahren. Mit Variationen: Bei den Mongolen funktionierte der Gepäckdurchleuchter wieder und für die Schweinegrippe interessierte sich nun niemand mehr. Von 8 Uhr 15 in der Früh bis zur Ausfahrt-Schlusskontrolle bei Einreise nach Russland um 14 Uhr 10 dauerte die Abfertigung.

Mit Nacht-Zwischenlager Ulan Ude geht es an den Baikalsee, wo wir noch eine Nacht verbringen. Problem: Hier führt die Trasse der Transsibirischen Eisenbahn unmittelbar am See entlang – und damit auch an unseren Zelten. Drei bis vier Güterzüge in der Stunde, beladen mit Erz oder Holz und diverse Personenzüge rauschen akustisch durch unsere Schlafsäcke. Bei der Abfahrt durch den groben Kies des Baikalsees bricht am Mercedes eine Feder. Außerdem macht das Verteilergetriebe am Sternelaster heftige Geräusche. Da

wir noch ein paar Tage Zeit bis zum Rückflug ab Irkutsk haben, fahren wir den Fluss Irkut hinauf. Nach einem Ausflug in einen arg touristischen Ort mit Thermalquellen finden wir einen schönen Platz für die Nacht mit besonders ruhigen Nachbarn: einem Friedhof! Zurück

Bärbeißer insgeheim auf den Spitznamen „Mr. Charming“ taufe, lehne ich die mir angebotene Kotztüte ab und starte den Film in meinem Kopf. Bis zum Umsteigen in Moskau habe ich ja ein paar Stunden Zeit. Dort wird übrigens der hierzulande so heftig diskutierte „Nackt-

Hier führt die Trasse der Transsibirischen Eisenbahn unmittelbar am See entlang – und damit auch an unseren Zelten.

Richtung Baikalsee. Hier wartet die Rückführ-Truppe schon auf uns. Die Jungs um den Suhlener Rallye-Breslauer Starter Dieter Hommel zerlegen zuerst mal den Mercedes und dann auch den Bremach. Auch der klagt über Federbruch.

Die verbleibende Zeit nutzen wir für eine Schiffstour auf dem Baikalsee und einer Erkundung der – sehenswerten – Stadt Irkutsk. Während ich mich über einen grandiosen tageslangen Flugbegleiter amüsiere und diesen griesgrämig dreinblickenden

scanner“ eingesetzt. Spart das lästige Aus- und wieder Anziehen der Schuhe. Und irgendwie seltsam geschaut hat die Dame am Bildschirm auch nicht. Die zahllosen Bilder dieser Reise in meinem Kopf konnte sie ohnehin nicht sehen. Die Kontrolle hätte sonst womöglich viele Stunden gedauert. War schließlich keine Pauschalreise, dieser Trip jenseits aller Straßen!

Weitere Informationen finden Sie auch unter: www.mongoliatravel.de

Klaus-P. Kessler **STM**



Truck-Stop: Bei leerer Batterie hilft die Kurbel!



Durchfahrtsperre: Doppelt gesicherter Bahnübergang in Sibirien.



Auswahlverfahren: Welche Fahrspur ist die richtige?