

3500 km durch die Mongolei und die Wüste Gobi (1996)

Weite Steppen, wilde Pferde und zwei Mountainbikes

oder:

"Hier ist es so flach, da kann ich schon die nächste Woche sehen!"

Andy Heßberg & Waltraud Schulze

Gefangen auf Schienen

Logbuch 4052. Draußen vor dem Fenster huschen Birken und Kiefernwälder vorbei. Die Sonne schaut hin und wieder heraus. Aber viel Freude kommt noch nicht auf. Die Landschaft ist einfach nicht abwechslungsreich genug, als daß es uns von den Sitzen reißt. Die Reise mit der Transsibirischen Eisenbahn kann sowohl abenteuerlich sein als auch recht langweilen. Der Lesestoff für die vielen Tage Zugfahren: mongolische Vokabeln.

Logbuch 5345. So viele Kilometer sind wir nun schon seit Moskau unterwegs. Die Packtaschen sind unter den Sitzen verstaut und die zwei Mountainbikes über unseren Köpfen im Gepäckfach. Erste Klasse ist deswegen so bequem, weil wir die 6 ½ Tage zu zweit ein Abteil haben und somit unsere Ruhe. Die Landschaft hat sich heute, am fünften Tag rapide geändert. Der Zug mit seinen 14 Waggons schlängelt sich die steilen Kurven über die Berge entlang des Baikalsees. Die Sonne scheint vom wolkenlosen Himmel und die Bergriesen haben schon eine Schneehaube. Der geräucherte Fisch von den Verkaufsständen an einem der Bahnhöfe ist eine willkommene kulinarische Abwechslung. Eine phantastische Gegend zum Wandern oder Mountainbiking, aber wir wollen ja noch weiter.

Logbuch 6232. Kurz vor Sonnenaufgang irgendwo in der mongolischen Steppe auf dem Weg nach Ulaan Baatar. Langsam reicht uns die Zugfahrt. Einschließlich der Anreise nach Moskau sind wir nun schon den 9. Tag unterwegs. Wir wollen endlich auf die Fahrräder und losfahren. Die ersten Jurten sind in der Dämmerung zu erkennen. In zwei Stunden sind wir endlich am Ziel.

Hauptstadtstreß

Nach zwei Tagen Aufenthalt in der Hauptstadt, in denen wir sowohl einiges Organisatorisches hinter uns brachten als auch versuchten, uns an das rauhe und trockene Klima anzupassen, werden die Mountainbikes aufgesattelt, der Anhänger gepackt und mit Vollgas die Stadt verlassen. Es stehen zwar einige sehenswerte Klöster und Museen in der Hauptstadt, aber der Lärm, Gestank, Dreck und die Rücksichtslosigkeit auf den Straßen ist gerade das Gegenteil von dem, was wir in unserem Urlaub erleben wollen. Wir suchen die Ruhe und Weite der mongolischen Landschaften, wollen Kontakt mit der Landbevölkerung bekommen, wollen über deren Lebensweisen einiges erfahren und wollen nicht zuletzt in Gebieten radeln, wo sich noch nie jemand mit einem Fahrrad verirrt.

Eine solche Tour erfordert natürlich eine logistische Vorbereitung im großen Stil. Von der gesamten Palette an Medikamenten, Werkzeugen, Ersatzteilen oder Ausrüstungsgegenständen muß alles wichtige dabei sein. Ebenso sollte man die schwierige, z.T. katastrophale Versorgungslage in der Mongolei nicht unterschätzen. Dabei war somit auch der gesamte Proviant für die 8 Wochen - insgesamt 90 kg. Daher der Anhänger.

Besuch im berühmten Kloster

Wir jagen gerade nach Westen davon. Erstes Etappenziel ist die Ortschaft Harhorin (das ehemalige Karakorum des mongolischen Weltreiches) und das Kloster Erdened Zuu. Es war einst die größte Klosteranlage der Mongolei und das Zentrum des Buddhismus in diesem Land. Die

Stalinisten hatten es zusammen mit vielen anderen Klöstern in den 30er Jahren dem Erdboden gleichgemacht und alle Mönche nach Sibirien verschleppt. Ein Aderlaß für die gebildete Schicht ohne gleichen. Nur sehr langsam erholt sich das Land und die religiösen Institutionen von diesem Holocaust, der seit 1990 offiziell zu Ende ist. Überall sind Bauarbeiten zu erkennen, aber es fehlt an Geld, auch wenn die UNESCO dieses Kloster zum Kulturerbe der Menschheit erklärt hat. Bis nach Harhorin waren es 390 km. Davon waren immerhin schon 330 km geteert. Bis jetzt werden sich die Bauarbeiter aber ganz bis zum berühmten Kloster vorgearbeitet haben. Immerhin werden fast alle Mongolei-Pauschaltouristen hierher gebracht.

Das Changai-Gebirge zur Linken

Die Landschaft ist von weiten grünen Steppen und von riesigen Getreideäckern geprägt. Nur selten sehen wir Felsen oder tiefe Täler längs der Straße. Interessanterweise mußten wir für die ersten 300 km das Wasser aus der Hauptstadt mitbringen, weil unterwegs kein sauberes Wasser zu finden ist. Nun sind wir aber am Rand des Changai-Gebirges und sehen ständig kleine Bäche oder größere Flüsse. Dafür fahren wir jetzt in anderen Höhen. Ulaan Baatar liegt auf 1350 m Höhe, die durchfahrene Steppe schon auf ca. 1500 m und nun geht es in die nächste Höhenstufe. Hinter Tsetserleg, einer an einem Berghang sehr reizvoll gelegenen und für mongolische Verhältnisse hübschen Stadt, windet sich die Piste hoch auf die 2000 m Marke. Die Berge sind nun von dichtem Lärchenwald bedeckt. Die Sonne scheint schon seit Tagen vom fast wolkenlosen Himmel und die goldgelben Nadeln leuchten weit sichtbar. Eine wirkliche Abwechslung gegenüber der doch eintönigen Steppenlandschaft. Dafür müssen wir schieben. Es ist einfach zu steil und vor allem mit Anhänger komme ich nicht mehr voran. Auf der anderen Seite - wer hätte es anders erwartet - jagt die Schlaglochpiste in steilen Kurven wieder hinab ins Nachbartal. Die Bremsen sind heiß gelaufen. Unten dann die erste Bekanntschaft mit feinem Sand in den Rillen der Piste. Das wird wohl noch öfters vorkommen.

Heißer Yakmilch-Tee, saure Stutenmilch und harter Quark

Ca. 10 km hinter der kleinen Ortschaft Ikh Tamir treffen wir, nicht zum ersten mal, auf einen mongolischen Hirten, der mit seinem Pferd im Eiltempo zu uns reitet, um festzustellen, was denn das da auf der Piste ist. Was? Fahrräder? Das Pferd scheut vor einer zu nahen Begegnung. So muß er neben uns herreiten. Wir erzählen wie üblich, wo wir herkommen, wie viele Tage und km wir schon unterwegs sind und wohin es noch gehen soll. Er kann es nicht glauben, daß hinter den Packtaschen kein Motor versteckt ist. Er sieht ja auch, daß wir die Hügel ohne Probleme hochfahren und mit seinem Pferd, solange es im Trab bleibt, mithalten können. Von Schaltungen an einem Fahrrad hat der noch nie etwas gehört. In der Ferne sind mehrere Jurten zu erkennen, wahrscheinlich auch sein zu Hause. Als wir uns diesen nähern, kommt von Seiten des Reiters die eindringliche Bitte, doch auf einen Tee vorbeizuschauen. Wir sind sicherlich so eine Art Trophäe, die er von der Landstraße aufgesammelt hat, und nun seiner Familie vorführen muß. Mit viel Stolz werden wir vorgestellt, und erklärt, wo wir herkommen, wie viele Tage und km wir schon unterwegs sind usw... Der heiße Tee tut allemal gut, auch wenn er nicht schmeckt. Die Yakmilch, die in großen Mengen dieser Art von Tee beigemischt wird, tut ein Übriges. Nun ja, Gastfreundschaft wird in der Mongolei sehr groß geschrieben und wer dieses Gesetz verletzt, kann sich einiger übler Nachreden gewiß sein. Daher sind die wichtigsten Wörter, die wir schnell zu lernen beginnen, jene, die unseren Gastgeber klar machen, daß wir auch morgen noch Radfahren wollen, und daß wir auf das eine oder andere Produkt der heimischen Küche einen schlechten Magen bekommen würden. Das hilft meistens. Denn angeboten werden noch: vergorene Stutenmilch (Argi), ein daraus gewonnener Schnaps (Archi), Roh-Butterfladen (Urum), festgetrockneter Quark (Aroid), Joghurt (Taraq), ein steinharder Kuhmilchkäse (Eztgii) oder einfach rohe Milch (Suu). Wenn man am Nachmittag oder Abend in einer Jurte zu Gast ist, gibt es zusätzlich noch Hammelfleisch (in einer Brühe oder gekocht, manchmal mit einigen Kartoffeln). Brot wird selten gebacken, Mehl ist teuer. Reis, Nudeln und Zucker sind Luxus.

Grenzenlose Gastfreundschaft

Die Gastfreundschaft ist derartig groß, daß es für uns Mitteleuropäer, die derartiges ja nicht mehr kennen, schon fast aufdringlich wirkt. Die Landbevölkerung ist wirklich nicht reich, wenn man es von der materiellen Seite betrachtet. Dafür sind sie aber glücklicher und stolzer als die Stadtmenschen. Sie genießen ihre Freiheit und ihre relative Unabhängigkeit. Wenn Gäste kommen, wird auch das Wenige, was sie haben, noch geteilt. Reisende können so von einer Familie zur nächsten gereicht werden, ohne jemals eine Bitte gestellt zu haben. Aber man sollte sich natürlich auch revanchieren, auch wenn das niemand fordert. Das setzt man einfach voraus. Da ist natürlich unsere Sofortbildkamera der Clou. Alle Mitglieder in der Großfamilie putzen sich fein raus, ziehen die feinsten Kleider an, die Kinder werden gekämmt und jeder schaut ganz ernsthaft in die Kamera. Ein oder zwei solcher Bilder, und die Bewirtung für einen ganzen Tag ist beglichen. Nur, wir wollen ja auch vorwärtskommen und Strecke machen, abgesehen von den für uns fragwürdigen Genüssen der angebotenen Milchprodukte.

Canyon und Vulkane

Das Hochgebirge ruft - mein Magen schreit! Ich habe Fieber und der Kreislauf spielt verrückt. Nur mühsam kommen wir heute voran. Auch fehlt mit heute der Appetit, für einen Sportler ein gefährliches Zeichen. Die nächsten Tage wird keine Jurte mehr besucht!

Die Landschaft wird immer bergiger und steiniger, je stärker wir uns der Stadt Tariat und dem Weißen See nähern. Ein erstes Highlight ist der tiefe Canyon ca. 40 km vor Tariat und der Lärchenwald mit dem "Baum der 100 Zweige". Wer hier einen Reisegegenstand hinterlegt, der wird stets eine gesunde Rückkehr haben. Dementsprechend liegen um diesen Baum haufenweise aufgesammelte Steine, mitgebrachte geleerte Vodkafaschen, alte Geldscheine, blaue Seidentücher oder einfach eine Radkappe.

Das Gebiet um den Chorgokrater ist Nationalpark. Eintritt für nicht motorisierte Besucher: 1000 T pro Person. Die Schafe, Yaks oder Pferde dürfen hier trotz Naturschutzes weiden. Große Teile der Vegetation sind kahl oder kurz gefressen. Dennoch sieht die Gegend märchenhaft aus. Dem Lavafeld sieht man wegen der langsamen Verwitterung die über 4000 Jahre kaum an. Hier stehen einzelne Lärchen oder Kiefern, einige rot leuchtende Berberitzen oder viele kleinere Pflanzen, darunter auch eine Orchideenart, mehrere Edelweiß- und Enzianarten und kleine blaue Kugeldisteln. Eine optische Freude ohne Vergleich. Wir bleiben mehrere Tage in dieser Gegend. Der See ist weit bekannt für seinen Fischreichtum, besonders für die Lachse und Hechte.

Wintereinbruch im Gebirge

Als wir nach vier Tagen weiterfahren, ändert sich das Wetter. Große dunkelblaue und schwarze Wolken werden von einem starken Gegenwind von Westen herangetrieben. Die ersten Regentropfen seit drei Wochen. Beschwerden können wir uns bisher nicht über das herbstliche Kontinentalwetter. Doch es dauert nicht lange und dem Regen sind Schneeflocken und Hagelkörner beigemischt. Sollte der Winter schon Einzug halten? Wir befinden uns nun schon seit über einer Woche oberhalb 2000 m Höhe, auch wenn wir nur in Tälern fahren. Einige höhere Pässe sind noch vor uns. Einen Wintereinbruch aus Sibirien können wir die nächsten zwei Wochen noch nicht gebrauchen. Am nächsten Tag wird es zur Gewißheit. Das Zelt ist dick eingeschneit und die Sonne versteckt sich hinter Sturmwolken. Die Kälte stört uns nicht, dagegen gibt es ja die richtige Bekleidung, aber der Schnee auf der Piste und der Sturm von vorne. Wir kämpfen uns voran, aber die Lust verläßt uns immer mehr. Wegen des Windes ist eine normale Kommunikation unmöglich. Jeder sitzt stumm auf seinem Rad und grübelt über die unangenehme Situation. Da hören wir von hinten einen LKW und schon ist der Finger draußen. Der Fahrer und die anderen Reisenden auf der Ladefläche sind sofort hilfsbereit, werfen die gesamte Ausrüstung hoch, plazieren uns daneben und schon geht es weiter. So ersparen wir uns die Mühen, einen 2800 m hohen Paß im Schneesturm mit den Fahrrädern erklimmen zu müssen. Ca.80 km weiter lassen wir uns wieder absetzen. Der Schneesturm hat nachgelassen, die Sonne schaut wieder öfters durch die Wolkendecke und die Landschaft ist bis zum Horizont von goldenen Lärchenwäldern bedeckt. Hier fühlen wir uns wieder wohl. Die Wanderungen im Hochwald sind eine willkommene Erholung unserer Hinterteile. Nicht, daß wir schon Probleme mit den Sätteln hätten. Aber auf der Ladefläche

geht es zu wie in der Achterbahn, jedoch ohne eine Ankündigung, welche Art von Schlagloch man als nächstes erwarten kann und abpuffern muß.

Ein Zelt am Flußufer

Wir fahren nun am Nordrand des Changai-Gebirges entlang. Die Stadt Tosontsengel, früher einmal die Zentrale der Holzverarbeitung aus den nahegelegenen Wäldern, ist wirtschaftlich am Ende und wartet auf bessere Zeiten, sprich Investieren. Für uns ist hier nur die Tankstelle von Interesse, wo wir uns mit vier Litern Benzin für den Kocher versorgen. Das reicht wieder für drei Wochen. Einen Laden finden wir nicht.

Hinter der Stadt wird es flacher, trockener und baumlos. Gräser und Büsche prägen nun das Landschaftsbild. Nach einigen km Achterbahn stoßen wir erneut auf den Fluß Ider, den wir schon einmal bei Tosontsengel überquerten. Wir finden eine große Fläche mit grünem Gras. Diese Einladung zum Zelten lassen wir uns nicht zweimal zeigen. Notwendige Reparaturen, wie das Einziehen einer neuen Speiche (wie üblich rechts hinten) oder das Aufsuchen ganz kleiner Löcher in den Reifen, werden bei angenehmer Nachmittagssonne durchgeführt. Da genügend klares Wasser die Grundvoraussetzung für unsere abendlichen Kochexzesse ist, wird heute wieder ein Menü gezaubert. Wenn wir mit dem Wasser sparsam umgehen müssen, und das ist bisher schon häufig genug der Fall gewesen, gibt es nur die "Einheitsküche". Daß es frühmorgens, wenn der Wecker klingelt, noch dunkel ist, stört uns weniger. Aber daß eine Eisschicht an der Zeltdecke hängt finden wir gar nicht nett. Das heißt meistens, daß wir wegen des kalten Windes bis zum Mittag mit Handschuhen und kalten Fußspitzen radeln. Die Sonne wärmt nur sehr langsam die Luft. Die Tagestemperaturen bewegen sich daher auch immer um die 10 bis 15°C. Ausnahmen gibt es glücklicherweise auch, so daß das Fahren mit kurzen Hosen möglich wird.

Tausche Pferd gegen Fahrrad!

Im weiten Tal des Ider Oberlaufs schlagen wir nach einer Tagesetappe von 75 km das Zelt auf. Der blaue Nylonstoff fällt sofort auf. Noch ehe wir den letzten Häring eingeschlagen haben, kommt ein Reiter an. Er setzt sich wie üblich neben uns an den Zelteingang und fragt uns aus. Die Vorbereitungen für unser Abendessen scheinen ihn aber genauso zu interessieren. Wir bieten ihm Trockenobst und Nüsse an. Es dauert auch nicht lange, und es sitzen drei weitere Mongolen neben dem Zelteingang. Der Zeltstoff wir befühlt, die Reifen der Bikes begutachtet und die Tatsache, daß da Gangschaltungen dran sind, bestaunt. Jeder will mal mit einem der Fahrräder fahren. Wir versuchen, das Interesse in eine andere Richtung zu lenken, da wir Probefahrten nicht zulassen wollen. Der reichlich gebildete Reiseführer bannt nun die Neugierde. Am nächsten Morgen, wir sind schon am Abbauen, erscheint einer der Reiter mit einem Bündel unter dem Arm. Ein Geschenk für die Zeltfreundschaft vom Vorabend. Wir bedanken uns herzlich, auch wenn wir mit Entsetzen feststellen, daß in dem Bündel eine ganze Menge unserer geliebten Milchprodukte liegt.

Der Höhepunkt der Fahrradtour

Der nächste Paß fordert unsere physischen und psychischen Kräfte heraus. Es geht über ca. 20 km in vielen Kurven hoch auf den Zargastain-Paß. Die Steigungen sind gerade noch per Bike zu bewältigen. Aber mit dem Anhänger gibt es häufig Stellen, wo die Traktion der griffigen Mountainbikereifen nicht mehr ausreicht. Trotz der angenehmen Temperaturen von 10°C läuft mir der Schweiß in Bächen von der Stirn. Nach jeder Kurve entdeckt man die Nächste. Hinter jedem Hügel fordert uns der nächste heraus. Am Ovoo, dem Steinhäufen, der auf jeder Paßhöhe zu finden ist, stehen wir erschöpft aber glücklich und genießen die Landschaft. Hier oben stehen nur noch vereinzelt Lärchen, die Steppe gewinnt wieder die Oberhand über die Landschaft. Wir sind am Westrand des Changai-Gebirges. Weiter nach Westen werden wir nicht mehr fahren. Zum einen weil wir auch nicht unendlich viel Zeit haben, zum anderen weil die Landschaft weiter nach Westen immer karger und wüstenhafter wird. Im Herbst wird der Engpaß an Wasser dort zum Problem. Vom Gipfel eines nahen Berges erhoffen wir uns einen Blick auf den Otgon Tenger, den höchsten Berg in der ganzen Gegend. Aber selbst von unserem Standort auf 2850 m Höhe, dem

höchsten Punkt unserer Fahrradtour, ist er nicht zu sehen. Vielleicht haben wir von Süden aus noch Glück.

Orientierung nach Instinkt

In der Stadt Uliastai, es ist die älteste Stadt der Mongolei, versorgen wir uns mit Zucker, Kohl und Keksen. Der Versuch, etwas anderes kaufen zu wollen, wäre eh gescheitert. Gerade mal Nudeln, Speiseöl und Kohlköpfe sahen wir in den Regalen. Brot gab es keines.

Weiter geht die Tour nach Südosten. Wir zweigen von der Hauptpiste nach Altai ab und bewegen uns mehr in südöstliche Richtung. Jetzt sind wir wirklich alleine. Hier fährt selten mal einer mit seinem russischen Jeep entlang. Um so intensiver erleben wir die unendliche Weite, für die die Mongolei bekannt ist. Selbst die Berge sind mit Steppenvegetation bedeckt. Bäume oder Büsche gibt es im Süden des Changai-Gebirges keine. Manchmal sind wir uns nicht mehr sicher, ob wir auf der richtigen Piste fahren, weil so wenig los ist. Die Landschaft ändert nur selten ihr Aussehen. Jurten bekommen wir fast keine mehr zu Gesicht. Das Land liegt zu hoch für eine sinnvolle Weidewirtschaft. Die Pisten führen in jede beliebige Richtung und wir haben das unsichere Gefühl, das man bekommt, wenn man meint, sich verfahren zu haben. Nur jetzt keine falschen Schritte durchführen. D.h. wir müssen viel Instinkt und Erfahrung beim Umgang mit dem Kompaß und dem GPS-Gerät walten lassen, um nicht in die falsche Richtung zu radeln. Zu der Einsamkeit und Stille, der Weite und der flimmernden Luft kommt doch noch der Blick auf den Otgon Tenger, den wir schon vor Tagen gesucht haben. Mit seinen 4021 m Höhe ist er der König unter den Gipfeln dieses Gebirges. Auf seiner Spitze thront ein gewaltiger Gletscher, dessen Eispanzer in der Sonne flimmert und in der Steppenlandschaft als etwas völlig fremdartiges erscheint. Ab dem kleinen Dorf Otgon wird es etwas besser mit der Orientierung und der Pistenqualität. Dafür haben wir zwei Pässe mit über 2500 m zu bewältigen. Zum Glück essen wir uns pro Tag um 1,6 kg leichter. Der Anhänger hat schon große Lücken im Stauraum. Aber die brauchen wir ja noch!

Wäsche waschen nach vier Wochen

Zwischen Bayanbulag und dem Beidrag-gol (Fluß) haben wir die schlimmsten Pisten der Reise. Die Oberfläche bietet uns alles an: Wackersteine, Feinsand, Schlaglöcher und Dauerwellblech. Mehr als 50 km täglich sind hier wirklich nicht drin. Die Schufferei lohnt sich. Wir kommen durch eine Landschaft, die mit kleinen Canyons und einzeln stehenden Felsblöcken aus Granit verziert ist. Seit zwei Tagen haben wir kein Fahrzeug mehr gesehen. Daß entgegenkommende oder uns überholende Jeepfahrer anhalten und aussteigen, um das was sie da sehen besser begreifen zu können, sind wir ja gewohnt. Nun aber steigen 7 Leute aus einem Jeep aus und durchlöchern uns mit Fragen. Einer kann sogar etwas englisch und so erfahren wir, daß es sich um eine Gruppe Naturschützer und Politiker handelt, die sich die Gegend anschauen wollen. Mit dabei der Minister für Naturschutz. Mal eine Begegnung der etwas anderen Art. Wie üblich müssen wir aber auch diesen Menschen sagen, daß wir eine sportliche Expedition machen, denn das Wort Urlaub würden die niemals in Zusammenhang mit Radfahren in dieser verlassenen Gegend bringen.

Am Fluß Baidrag wird auf einer Uferwiese das Zelt aufgestellt und mal wieder ordentlich gekocht. Außerdem sind wir jetzt vier Wochen unterwegs und es ist mal an der Zeit, Wäsche zu waschen. Ebenso bekommen die Fahrräder etwas mehr Hinwendung. Sie müssen ja doch das meiste an Schlägen und Rüttelei aufnehmen. Nur kleinere Teile davon gehen in die Schultern oder den Rücken. Die Ketten und Schaltungen sind ständig trocken und mit einer dicken Schicht veröltem Staub bedeckt. Aber die Robustheit unserer auch auf anderen Kontinenten schon bewährten Fahrräder aus Remagen gibt uns hier jenseits der Zivilisation ein großes Maß an Sicherheit.

Was ist eine Gangschaltung?

Bis nach Bayanhongor, der Provinzstadt des gleichnamigen Verwaltungsbezirkes, müssen wir uns durch die herbstlich-monotone Steppenlandschaft kämpfen. Als der Wind auch noch von vorne kommt, sind wir schnell frustriert. Aber wir haben auch etwas Glück: die Pistenoberfläche ist angenehm und wir werden von Sand oder groben Steinen verschont. In der Stadt füllen wir wieder

unsere Benzinflaschen und die Vorräte an Wasser auf. Nachdem wir nicht nur Appetit auf ein frisches Brot haben, sondern auch neugierig sind, ob in dieser Hinsicht überhaupt etwas erhältlich ist, starten wir eine innerstädtische Expedition der besonderen Art. Dabei müssen wir uns stets trennen, denn jemand muß ja auf die Fahrräder aufpassen. Nachdem wir schon durch unsere Bekleidung stark auffallen, bilden sich große Menschenmengen um die zwei Fahrräder. Schon alleine die Technik und die Materialien läßt den einen oder anderen Städter zu wilden Spekulationen verleiten. "Wir sind bestimmt Amerikaner, oder?" Ich verneine und erkläre, daß wir aus Deutschland kommen und schon seit 1.800 km und fünf Wochen hier in der Mongolei sind. Am meisten fasziniert sind die Menschen, wenn ich ihnen klarmache, daß die Ganganzeige der STX-Schaltung keine km-Angabe ist. Dann wandern die Blicke nach hinten zum Ritzelpaket und fangen an zu zählen. So was hat man hier noch nicht gesehen. Und jeder Neuankömmling in der Menschentraube, wird sofort unterrichtet, um was es hier geht, wer wir sind, wie viele Gänge das Fahrrad hat oder wohin die Reise noch geht. Ich denke, wir haben mit unseren etwa halbstündigen Aufenthalten in jeder dieser Kleinstädte genug Gesprächsstoff für die nächsten Wochen geliefert. Ob sich wohl die Kinder zum nächsten Geburtstag ein Mountainbike wünschen?

Die Verdauung fährt Achterbahn

Es sind tatsächlich schon 17 km Teerstraße bei Bayanhongor entstanden und wir freuen uns über die erhöhte Reisegeschwindigkeit. Doch schnell werden wir wieder auf den Boden der Pistentatsachen zurückgerüttelt. Straßenarbeiter sagen uns, daß die Strecke nach Arvaicheer in den nächsten Jahren vollständig geteert werden soll. Nur, woher das Geld nehmen in einem bankrotten Staat? So bleibt vorerst alles beim alten. Die Landschaft ist leicht hügelig und die Piste windet sich mal rauf mal runter. Ein Tag ist wie der andere. Der Wind kommt sogar leicht von hinten und alles könnte so schön sein. Wenn nur nicht der Verdauungsapparat verrückt spielen würde. So quälen wir uns um jeden km voran. Auch wenn die Pistenqualität gut ist und wir über unser Vorwärtskommen wenig Sorgen haben, fragen wir einen am Pistenrand stehenden LKW-Fahrer, ob noch Platz auf der Ladefläche ist. Sechs Stunden später sind wir 100 km weiter, haben eine recht gleichförmige Landschaft etwas abgekürzt und zwei Tage Zeit gespart, die wir in der Wüste wieder brauchen werden. Am Stadtrand von Arvaicheer werden wir rausgelassen.

Wüste Orientierung...

Nun sind wir wieder an der selben Teerstraße angelangt, auf der wir vor fast sechs Wochen unsere Reise Richtung Harhorin begannen. Wir haben das Changai-Gebirge umrundet und den Kreis fast wieder geschlossen. Aber es steht ja noch den Höhepunkt unserer Reise aus: die Fahrt durch die Wüste Gobi im Süden der Mongolei. Gerade nach Süden geht es nun. Nur noch mit Kompaß und GPS, da wir keiner der Pisten trauen. Mal führen sie zu weit nach Westen, mal lassen sie uns weiter in eine andere Richtung abdriften. Es ist besonders nach dem Dorf Bayangol nicht einfach, sich über seinen momentanen Standort einig zu werden. Dazu kommt natürlich auch die Tatsache, daß wir nur eine physikalische Karte im Maßstab 1:3 Millionen dabei haben. Sicherlich nicht das geeignetste Kartenmaterial für eine Fahrradtour. Aber wir kommen haargenau dorthin, wohin wir wollen. Das Dorf Sachan-Ovoo verpassen wir genauso wenig wie die Piste zum Ulaan Nuur, einem großen Süßwassersee mitten in der Gobi, der aber Ende des Jahres ausgetrocknet ist. Die Pisten, die wir benutzen, sind nicht in der Karte eingezeichnet. Dafür haben wir aber das Flußtal des Ongij als Anhaltspunkt für unsere Position. Das GPS-Gerät benutzen wir, um unsere Position im Vergleich zu frühmorgens oder zur Mittagspause festzustellen. Außerdem machen wir Waypoints von allen wichtigen Lokalitäten, wie Brunnen, Wasserläufen, Wegabzweigungen oder Steinmännchen (Ovoo). So können wir im Fall einer Orientierungslosigkeit zurück zu einem uns bekannten Punkt und die Suche nach dem richtigen Weg erneut aufnehmen.

Reifen flicken als Dauerbeschäftigung

Da die Gobi nur einen Sandanteil von 4-5 % der Fläche hat, finden wir es um so gemeiner, daß das bißchen Sand immer in den Rillen unserer Piste liegen muß. Aber es gibt auch andere Probleme. Wellblech z.B. ist unser Nerventöter Nr.1 und wenn wir richtig wütend werden wollen, dann beschäftigen wir uns mit dem 16"-Reifen vom Anhänger. Schon nach 500 km bemerkten wir

gewisse Auflösungserscheinungen am Mantel. Das weiße Gewebe begann, herauszuschauen. Dann rissen die ersten Profisockel herunter. Wenig später kamen wir mit dem Flicker der Löcher nicht mehr hinterher. Der Mantel wurde alle paar Tage mit zusätzlichen Gummifladen, die wir längs der Piste fanden, von innen verstärkt. Außerdem bekam er noch ein Inlet aus dem Teil eines Handtuchs. Dann riß irgendwann der Mantel komplett auf, so daß er mit Reepschnur genäht werden mußte. Die Anzahl der mitgenommenen Flicker reicht nun schon lange nicht mehr aus. So gehen wir dazu über, die restlichen Flicker zu vierteln, zu achteln, oder alte Flicker wieder runterzureißen, um diese in kleinere zu zerschneiden. Zusätzliche Löcher kommen wohl kaum mehr dazu, seit ein Teil meines Handtuchs zwischen Schlauch und Mantel liegt. Aber das Gummi des Schlauches wird immer löchriger, wohl auf Grund der schlechten Qualität. Am Ende der 8 Wochen hat der Schlauch des Anhängers über 30 geklebte Löcher und der Mantel sieben Nähversuche hinter sich. Dazu kommen diverse Experimente mit Gewebeklebeband und anderen verzweifelten Flickversuchen. Ich denke, wir haben zusammengerechnet zwei Radeltage unseres Urlaubs nur damit verbracht, uns über diesen miserablen Reifen und Schlauch aufzuregen. Trotz der Fahrlässigkeit, keinen Ersatz für einen ganz neuen Mantel dabei zu haben, müssen wir hier in erster Linie den Hersteller anklagen: die Gummiqualität war absolut bescheiden! Von unseren vier 26"-Reifen sind wir anderes gewohnt. Hier haben wir auf der gesamten Strecke zusammen gerade mal 6 Plattfüße. Vier davon auch nur, weil wir an einem Tag in der Gobi zu spät erkennen, daß nette kleine Gewächse etwas gegen unsere Reifen haben.

Wüste macht frei!

Aber die Landschaft der Gobi hält uns mehr als nur bei Laune. Ob nun auf den großen Schotterebenen in der Nähe des Ulaan Nuur oder in den Gebieten der Saxaul-Bestände, stets genießen wir die Ruhe, den weiten Horizont und das Gefühl der Einsamkeit. Die Wüste befreit den Geist und öffnet die Seele! Als Krönung des Ganzen, gewissermaßen als Zugabe, empfinden wir die Sicht auf die Bergkette des Gov-Altai mit den schneebedeckten Zwei- und Dreitausendern. Dort wollen wir auch noch hin. Aber zuerst müssen wir durch die Gobi. Auch wenn dieses Gebirge dem Greifen nahe ist, die Entfernung beträgt immer noch 150 km Luftlinie. Da der Proviant exakt berechnet ist und Wasser noch genug in den Tanks ist, können wir eigentlich unternehmen, wozu wir gerade Lust haben. Wir schweifen von der Hauptrichtung ab und benutzen Pisten, die scheinbar über Jahre schon nicht mehr befahren wurden. Das Gefühl der Einsamkeit verstärkt sich. Jurten oder Nomaden sehen wir schon seit drei Tagen nicht mehr. Wir unternehmen Wanderungen in der phantastischen Wüstenvegetation oder klettern auf roten Sedimentfelsen herum. Wer denkt schon daran, daß es in Deutschland wolkenverhangen und regnerisch ist? Ach ja Wolken! Die haben wir auch schon eine ganze Weile nicht mehr gesehen.

Überweidung und Wilderei

Wenn mal etwas mehr Gras an einer Stelle wächst, als es die Wüste normalerweise zuläßt, so stehen immer gleich Kamele in der Nähe. Schafe und Ziegen finden wir selten, Rinder sind hier nicht mehr zu halten. Das Angebot an Wasser wird sehr stark von den Frühjahrsniederschlägen und dem Schmelzwasser in den Bergen bestimmt. In den weiten Ebenen der Gobi fällt das Quecksilber im Winter oft unter die -30°C-Marke. Die Schneebedeckung ist mehr als spärlich und eisiger Wind jagt ohne Hindernisse über die Flächen. Im Sommer schießt die Temperatur dafür auf fast 40°C hoch. Die Vegetation ist an diesen Extremstandort angepaßt. Ebenso die Kamele und alle anderen Arten von Wildtieren, wie Antilopen, Bergschafe, Steinböcke, Wildesel, Wildpferde oder viele Raubvögel. Nur der Mensch mit seiner Viehhaltung versucht diesen Standort ganz für sich zu beanspruchen. Die Wasserstellen werden von Herden belastet, der Grundwasserspiegel wird durch die zunehmende Entnahme gesenkt und Quellen fallen trocken. Die wenigen saftigen Gebiete werden überweidet und die immer bedrohteren Wildtiere werden ohne Rücksicht auf bestehende Gesetze gejagt. Besonders für heiß begehrte Devisen können immer äußerst seltene Tierarten wie der Schneeleopard oder die Gobigazelle von zahlungskräftigen Kunden aus Europa oder den USA abgeschossen werden. Wie weit da der Staat wegen Personalmangel machtlos ist oder einfach ein Auge zudrückt, sei dahin gestellt. Aber alleine die Tatsache, daß ein ausländischer Jäger wegen des Washingtoner Artenschutzabkommens niemals seine Trophäe

würde mitnehmen können, sondern nur wegen eines Fotos mit der erlegten Beute, diese Schweinerei am Erbe der Gesamten Menschheit durchführt, sollte uns alle aufregen.

Daß es den Menschen in der Gobi bestimmt nicht gut geht, und daß Devisen dringend benötigt werden sehen wir ständig, wenn wir in eine der Siedlungen kommen. Ob Mandal-Ovoo oder Bulgan oder gar die Provinz-Zentrale Dalanzadgad - überall sind die Probleme wie schlechte Krankenhäuser, verfallenen Schulgebäude oder miserable Warenangebote in den Geschäften offensichtlich. Aber das Hauptübel neben der Korruption ist immer noch die Überweidung und das schlechte Management in der Landwirtschaft.

Aus dem Sand und in den Schnee

Heute früh ist es -4°C vor dem Zelt. Eine dicke Eisschicht hat sich mal wieder gebildet. Das Wasser in den Faltkanistern ist nur noch zur Hälfte flüssig. Aber der Benzinkocher arbeitet wie ein Weltmeister und im Nu haben dampft unser heißes Müsli im Napf. Dann noch eine Kanne Tee für tagsüber abfüllen und schon können wir los. Heute ist der letzte Tag in der Ebene. Wir wollen abends oben im Gebirge des Gov-Altai sein. Da sich unser Urlaubsende unaufhaltsam nähert, wird das Gebirge noch zu einem phantastischen Höhepunkt unserer Tour. Aus dem Wüstensand und rein in den Schnee. Aber zuerst müssen wir mal dorthin kommen. Immerhin ist der Höhenunterschied von 1.500 m zur Ebene der Gobi zu bewältigen. Mitten im zerklüfteten Hochgebirge gibt es eine Schlucht, Yolyn Am genannt, die sogar im trockensten Sommer Wasser führt und wo an manchen Stellen nie ein Sonnenstrahl hinkommt. Hier kann man, natürlich auch durch die Höhe bedingt, im Sommer große Eisbrocken finden. Für die Gobi eine recht außergewöhnliche Angelegenheit. Dementsprechend werden hier auch die wenigen Pauschaltouristen, die sich in die Gobi trauen, gefahren. Daneben gibt es noch ein kleines aber sehr liebevoll eingerichtetes Museum am Eingang zum Tal, wo dem Besucher vor allem die Tiere der Umgebung gezeigt werden. Touristen können die 8 km lange Schlucht durchwandern und sich am anderen Ende wieder abholen lassen. Aber es ist Oktober und die Saison längst vorbei. So werden wir äußerst freundlich vom Museumsdirektor, der sogar schon mal in Deutschland war, empfangen und in der prachtvoll ausgestaffierten Touristenjurte einquartiert. Zum ersten mal schlafen wir nicht in unserem Zelt. Aber so haben wir die Fahrräder neben den Schlafsäcken stehen, haben Stühle und einen Tisch zur Verfügung, kochen auf dem Ofen und können die Jurte ideal als Basislager für unsere Unternehmungen im Gebirge nutzen.

Zwei Schluchtenradler

Uns reizt natürlich auch die Schlucht, in der der ewige Schnee liegen soll. Im Oktober ist es hier in 2.000 m Höhe schon sehr kalt und wir müssen uns warm anziehen. Nur ein Rucksack mit Tagesproviand und Fotoausrüstung ist dabei. Die Piste ist teilweise stark verschlammte und steinig. Die Gebirgstäler sind spärlich mit Wacholder und Gräsern bewachsen, von denen sich einige Yaks und Pferde ernähren. Die Kulisse ist grandios. Um uns herum stehen schneebedeckte Bergriesen, der Himmel ist dunkelblau und die Luft ist erfrischend klar. Endlich eine Abwechslung zum Staub in der Gobi. Nach vielen Kurven und Höhenmetern stehen wir an der Schlucht Yolyn Am. In der Einsamkeit des Tales machen wir Mittagspause. Über uns kreist eine ganze Familie großer Geier, die auf die fremdartigen buntgekleideten Wesen und die zwei "Stahl-Tiere" herunterblicken. Ob die wohl uns unser Marzipan, Trockenobst, Pemmikan oder die Nüsse streitig machen wollen? Da uns niemand sagen konnte, ob es überhaupt möglich ist, mit Mountainbikes durch die Schlucht zu kommen, unternehmen wir einen Erkundungsgang. Die senkrechten Felswände zu beiden Seiten scheinen nach oben kein Ende zu haben. Einige spärliche Steinhäufen sollen den Weg markieren. Wir kommen zu dem Schluß, daß es nicht nur einen Ausgang auf der anderen Seite gibt, sondern daß es auch mit den Mountainbikes möglich sein sollte. Über zwei größere Felsstufen müssen wir die Räder heben, ansonsten ist die Schluchtfahrt ein grandioses Erlebnis. Der Untergrund besteht aus grobem Schotter und einigen Felsen. Vegetation kann da nicht zerstört werden. Die Tierwelt scheint sich auch nicht an uns zu stören. Ein Rudel Steinböcke schaut zu wie wir uns vorwärts kämpfen. Die 8 km Länge kosten fast 2 Stunden und wir freuen uns auf unser Abendessen, auch wenn die Jurte vom Ausgang des Tales noch 25 km entfernt ist.

Gipfelsturm

Am nächsten Tag radeln wir gerade mal 6 km bis zum Fuß eines der Bergriesen. Heute ist Bergsteigen angesagt. Wir wollen die Aussicht vom höchsten Gipfel genießen und mühen uns in z.T. kniehohem Neuschnee den Nordhang eines Bergmassives hoch. Auf 2.650m, sofern der Höhenmesser richtig eingestellt war, sitzen wir in der Sonne und lassen unsere Blicke in die Richtung schweifen, aus der wir vor einigen Tagen kamen. Die Luft im Gebirge ist so klar, das die anderen Gipfel zum Greifen nahe sind, aber draußen in der Ebene hängt eine ewige Staub- und Dunstglocke und verhindert die Sicht in größere Distanzen. Schnee in der Wüste, wir haben es trotz des kaputten Anhängerreifens noch geschafft, bis hierher zu kommen. Das Gov-Altai Gebirge, besonders aber dieser Berg, ist nicht nur der höchste Punkt unseres Urlaubes, sondern auch das Finale des ganzen Unternehmens. Die restlichen acht Tage in der Mongolei werden für die Rückreise nach Ulaan Baatar gebraucht.

Abenteuer pur: Bus fahren

Die 45 km nach Dalanzadgad sind eine kleine aber notwendige Etappe, um dort einen LKW zu finden, der uns zurück zur Hauptstadt bringt. Wir haben sogar Glück und finden einen Überlandbus, der die Strecke von fast 600 km in einem Tag schafft. Für eine Summe von umgerechnet 15.- DM kommen wir samt Fahrrädern und Gepäck mit. Wundern dürfen wir uns aber nicht, wie die Transportkapazität des Busses ausgenutzt wird. Riesige Ballen von Ziegenfellen, massenweise Säcke und Taschen, fünf Leute mehr als Plätze vorhanden sind und eine unbekannte Anzahl volle Plastiktüten liegen kreuz und quer auf den Plätzen und im Gang. Dazwischen versucht jeder einen möglichst bequemen Sitz- oder Liegeplatz zu finden. Die Hälfte der Mitfahrer raucht wie ein Schlot, die andere Hälfte reißt deswegen die Fenster weit auf. Draußen ist es aber nur 5°C, so daß wir uns sehr schnell wärmer anziehen müssen. Der durch alle Fenster und Ritzen eindringende Staub legt sich auf jede freie Fläche und in jedem Lungenbläschen nieder. Man lernt sehr schnell, wie man mit minimalem Bewegungsfreiraum über mehrere Stunden sitzen kann und wie man mit blauen Flecken lebt. Diese Fahrt ist ein Abenteuer, das zu einer vollständigen Kenntnis der Mongolei einen großen Beitrag liefern kann. Nach 18 Stunden Fahrt, Pausen gibt es nur wenige, erreichen wir um 3 Uhr früh Ulaan Baatar. Die Temperaturen sind unter Null und wir schieben unsere bepackten Leidensgenossen in Richtung Stadtpark, wo wir unsere Schlafsäcke auf Bänken ausrollen.

Hirsche am Zeltplatz

Schneller als wir dachten, sind wir mit Hilfe des Überlandbusses zurück gekommen. So entschließen wir uns noch zu einer Dreitages-Tour in die Berge südlich der Stadt. Den Anhänger stellen wir bis zur Abreise unter, da wir kaum noch Gepäck haben. Mit einer Versorgung von 4.000 kcal. pro Tag und Person haben wir den Großteil der 90 kg Proviant aufgebraucht. Für Wasser ist im Bergland hinter Ulaan Baatar reichlich gesorgt. Auf einer Teerstraße - welch ein Komfort - fahren wir 55 km nach Zuumond, der Provinzzentrale des Aimags, in dem auch die Hauptstadt liegt. Von dort führt ein kleiner Weg in den Nationalpark, den man schon von Weitem an den großen Fichten- und Kiefernbeständen erkennt. Am Hang des vor uns auftauchenden Berges stehen die Reste einer einstmals großen Klosteranlage. Die Ruinen zeugen von der Zerstörungswut der Stalinisten. Ein seit zwei Jahren wieder aufgebautes Gebäude zeugt aber auch von dem ungebrochenen Willen, die Religion und die Tradition nicht noch weiter absterben zu lassen. Natürlich ist auch hier längst Saisonende und keiner versucht uns für den Eintritt in den Nationalpark Geld abzunehmen. Wir können es sogar wagen, hinter einigen Bäumen zu zelten, was hier sonst verboten ist. Es ist Hirschbrunft und wir bekommen in der Nacht kein Auge zu. Die Tiere scheinen innerhalb des Parks jede Scheu vor Menschen verloren zu haben. Ohne sich um unsere Anwesenheit groß zu beunruhigen, grasen sie nur wenige Meter neben dem Weg.

Smog, Lärm und Dreck

Hinter Zuumond wird der Charakter der Landschaft wieder von der Steppe geprägt. Wir haben uns in den letzten Wochen so stark an den ständigen Wind, die Trockenheit und die gemäßigten

Temperaturen gewöhnt, daß wir mit kurzen Radhosen fahren, sobald die Sonne scheint. Die saubere klare Luft und die tolle Fernsicht sind für uns etwas völlig Normales geworden. Umweltverschmutzung in der Mongolei besteht weitestgehend aus dem Problem, das man den Müll einfach aus dem Autofenster oder hinter die Jurte kippt. Als wir einem in Deutschland studierten Mongolen erzählen, daß wir unseren gesamten Müll - ca. 3 kg Umverpackungen - wieder mit nach Hause nehmen und nicht einfach in die Landschaft werfen, war er wirklich verwirrt und erstaunt zugleich. Begreiflich machen können wir es ihm nur mit viel Mühe. Aber der Gipfel der Umweltverschmutzung ist immer noch die Hauptstadt mit den drei gigantischen Kohlekraftwerken und deren ungereinigten Abgase. Als wir uns aus Richtung Osten wieder dem Talkessel der Stadt näherten, sehen wir eine klare Trennungslinie zwischen einer blauen und einer gelblich-braunen Atmosphäre, noch bevor wir die ersten Häuser entdecken können. Die herbstliche Inversionswetterlage verstärkt diesen Effekt noch, so daß viele Menschen mit Schutzmasken herumlaufen. Auch bei uns machen sich ein rauher Hals und Schluckbeschwerden bemerkbar.

Wir tätigen noch einige Einkäufe, treffen uns mit Freunden, packen unsere Taschen um und heben am nächsten Tag mit der mongolischen Fluglinie in Richtung Berlin ab.