

Russland - Mongolei - TOUR 2002

Auf der Suche nach einer Draisine am Baikalsee
und 1300 km durch die mongolische Steppe



Übersicht

Hunnen und Mongolen

Anreise



Moskau

Baikalsee

Transsib



Ulan-Baator

Rundtour Teil 1

Rundtour Teil 2



Irkutsk/Baikalsee

Links

Gästebuch

Von Schwellenangst, vergorener Stutenmilch und fischreichen Seen

Dies ist ein Bericht über eine Reise
an das südwestliche Ufer des Baikalsees
und in die Mongolei im September 2002.



This is a report of a journey to the southwestern

shore of Lake Baikal and to Mongolia in September 2002

Sorry, this document is not available in English.
For special questions feel free to contact one of the travellers.



Teilnehmer:

[Volker](#)
[Charly](#)
[Jürgen](#)
[Norres](#)

Bericht in Ruhe offline lesen / ausdrucken:
[PDF-Dokument herunterladen](#) (1 MB)

Schreiber:
Webauftritt:

Norres
Volker

Nachgeschoben:

[Tagträume auf den Straßen der Mongolei](#)
[Nachtträume am Baikalsee](#)

Hat der Bericht gefallen oder gibt es Anregungen? Oder einfach nur dagewesen? Schreib's in unser [Gästebuch](#) !

[HOME](#) | [Complete HOME](#)

ÜBERSICHT 1



Unsere Reise beginnt in Frankfurt und führt uns mit der AEROFLOT via Moskau in das Zielgebiet nach Irkutsk.
 Der Rückweg verläuft genauso in umgekehrter Richtung. [Karte Zielgebiet](#)

Hintergrundinfos zur Russland-Karte:

100 Jahre Transsibirische Eisenbahn

Die Karte zeigt die geographischen Umrisse von Russland, seine Gewässer und seine Nachbarstaaten. Der Schwerpunkt dieser Karte liegt jedoch auf den Hauptzugverbindungen, die als die legendäre Transsibirische Eisenbahn (abgekürzt: Transib) bezeichnet werden.

Die erste zusammenhängende Strecke führte von Moskau über die nördliche Route via Ekaterinburg nach Omsk. Von dort weiter bis zum Baikalsee, welcher mit Fähren (eine für die Passagiere, eine für die Waggonen) überquert wurde. Weiter ging es bis Cita. Kurz hinter Cita führte die Strecke über chinesisches Territorium, um via Harbin auf dem kürzesten Weg zum eisfreien Hafen von Vladivostok (Vladivostok liegt auf der Höhe von Pisa) zu gelangen. Die Arbeiten für diese erste durchgehende Strecke wurden im Juni 1901 weitestgehend abgeschlossen. Der Probetrieb konnte beginnen. Dieser zögerte sich jedoch wegen des Boxeraufstandes in China soweit hinaus, dass der reguläre Betrieb erst am 1. Juli 1903 (nach altem julianischen Kalender) aufgenommen werden konnte.

Diese erste Strecke wurde mit Hochdruck fertiggestellt. Die beim Bau eingegangenen Kompromisse und Konzessionen sollten später beseitigt werden:

Als erstes Nadelöhr wurde - während des Kriegs gegen Japan - die Fährverbindung über den Baikalsee umgangen. Dies geschah mittels einer aufwendigen Trassenführung, der Baikal-Bahn (siehe [Goldene Schnalle](#)), die ab 1905 zunächst eingleisig, südlich um den See herumgeführt wurde. Der zweiten Kompromiss den man beseitigen wollte, war die Ostchinesische-Bahn, ebenjener Eisenbahnkorridor der durch die Mandschurei ging und den man mit der damaligen schwachen chinesischen Führung günstig ausgehandelt hatte. Rußland hatte zunächst diese 700 km kürzere Strecke der alternativen Amur-Strecke vorgezogen. Gründe hierfür waren der Permafrostboden und die erheblich aufwendigere Trassenführung der Amur-Bahn. Man war sich jedoch bewußt, dass dies aus strategischen Gründen keine Dauerlösung war. Nach dem verlorenen Krieg gegen Japan begann man schon 1908, entlang des nördlichen Amur-Ufers, diesmal auf rein russischem Gebiet, diese schwierige Strecke zu bauen. Und siehe da, es lohnte sich! 1931 besetzte Japan die Mandschurei und die Transib wäre ohne die Amur-Bahn unterbrochen gewesen.

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten kamen Parallel- und Stichstrecken hinzu. Die nennenswertesten sind die Transmongolische-Bahn, die ab 1955 via Ulan-Bator nach Peking führte sowie die BAM (Baikal-Amur-Magistrale), die mit 3145 km als letzter großer Teilabschnitt 1985 provisorisch und 1991 endgültig in Betrieb genommen wurde. Sie verläuft nördlich des Baikalsees via Komsomol'sk bis zum Pazifik. Grund für den Bau dieses aufwendigen Abschnitts waren zum einen die in dieser Gegend vermuteten Bodenschätze und zum anderen die Entschärfung der strategischen Abhängigkeit von der Amur-Bahn. Diese konnte bei einer Ausweitung der chinesisch-russischen Grenzstreitigkeiten schnell in feindliche Hände fallen. Versuche weit nördlich der Transib die sogenannte Polar-Bahn zu bauen (in der Karte nicht eingezeichnet) sind nie vollständig realisiert worden. Teilstücke von Moskau nach Salekhard (jedoch ohne die Brücke über den gewaltigen Ob) und das kurze Stück von Dudinka nach, [Norilsk](#) sind zwar fertig gestellt worden, aber die Gesamtaufwendungen sind so enorm, dass zu bezweifeln ist, ob dieser Traum je Realität wird.

[Karte Zielgebiet](#)

[weiterführende Links](#)

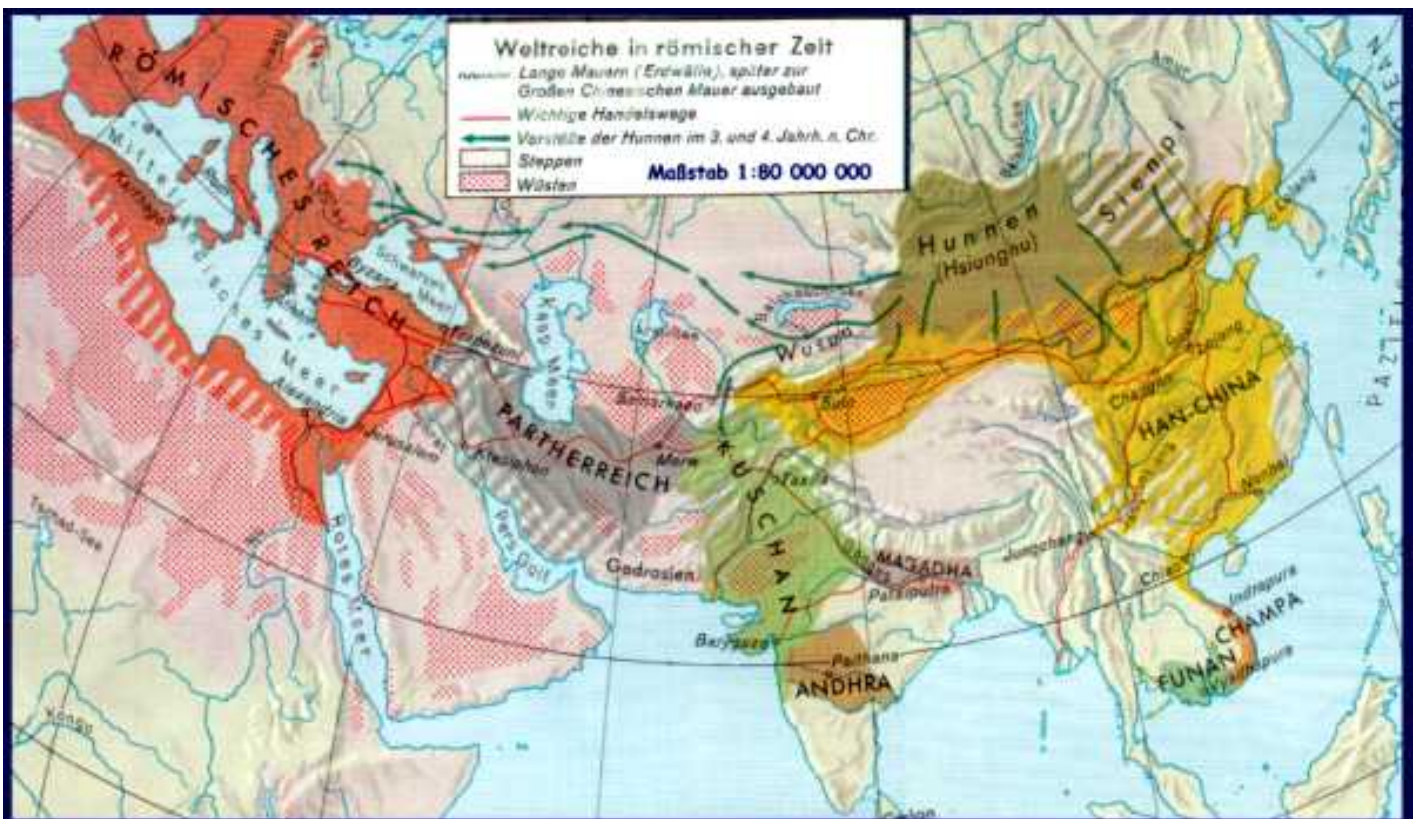
[HOME](#)

[Die Hunnen](#) | [Die Mongolen](#)

Reitervölker erobern die Welt

Die beiden Karten auf dieser Seite zeigen die Eroberungszüge zweier Steppenvölker, die ihren Ursprung in der gleichen Region hatten. Zuerst waren es die Hunnen und 1000 Jahre später die Mongolen. Sie brachten Angst und Schrecken über europäische und viele asiatische Völker.

Die Hunnen



Selten hat die Geschichte ein Volk gesehen, dass wie die Hunnen aus dem Nichts kam und, kaum hundert Jahre später, wieder darin verschwand.

Im 3. Jahrhundert v. Chr. beginnt im Gebiet der heutigen Mongolei eine Katastrophe. Das Klima verändert sich, die Sommer werden kürzer und der Boden taut nur noch selten auf. Große Teile der hunnischen Herden verenden weil sie keine Nahrung finden. Aus dieser Not heraus ziehen die hunnischen Stämme Richtung Westen und Süden. In China werden die eingefallenen Hunnen von den Chinesen erst nach Jahrzehnten vertrieben. Die Chinesen bauen die erste Mauer.

Um 200 n. Chr. sammeln sich tief in der Mongolei die von den Chinesen versprengten Nomadenstämme zu einer Kriegsmacht. Hunnische Stämme fallen in Persien und Kleinasien ein. Der mächtigste Strom der Hunnen zieht über Russland nach Europa. In ganz Europa verbreitet sich Angst und Schrecken. Ganze Völker müssen ihre Heimat verlassen und bedrängen sich gegenseitig. Es beginnt die Zeit der Völkerwanderungen. Selbst das große Römische Reich muss sich den Hunnen beugen: West-Rom erkaufte sich den Frieden von König Rugila, Ost-Rom wird überfallen und zu Tributzahlungen gezwungen. Zeitgenössische Geschichtsschreiber berichten über die Schnelligkeit und die Grausamkeit, mit der die Hunnen über das überraschte Europa herfallen.

"Alles ist fremd an den Eindringlingen: ihr ungewöhnlicher Körperbau, ihre Gesichtsform, ihre Art zu leben. In ihnen schlägt das Herz wilder Tiere," ist in einer Chronik des 6. Jahrhunderts zu lesen. Die Rede ist

natürlich von den Hunnen, den Todesreitern aus dem Osten. Seither wird ihnen ein Menschsein abgesprochen. Auch die Chinesen sprechen den Hunnen jede Menschlichkeit ab. Einer chinesischen Sage nach, haben sich Sumpfbewohner mit Hexen und Dämonen vereinigt und das Geschlecht der Hunnen gezeugt.

Es ist jedoch auch überliefert, dass sich die Frauen der Hunnen um verwundete Römer kümmerten. Überhaupt geht es in den Lagern der Hunnen, im Gegensatz zu denen der Mongolen, humaner zu. Die Herren des Hunnenreiches bezeichneten Attila als "ihren" Freund und treten ohne um Erlaubnis zu fragen in sein Zelt ein.

Im Jahr 451 n. Chr. findet eine der entsetzlichsten Schlachten der Weltgeschichte statt: Die **Schlacht auf den Katalanischen Feldern**. In der Nähe von Troix entscheidet sich das Schicksal Europas. In der Völkerschlacht stehen sich Krieger von der Wolga bis zum Atlantik gegenüber. Unter hohen Verlusten gelingt es, den Hunnen eine empfindliche Niederlage beizubringen.

Acht Jahre herrscht **Attila**, der berühmteste aller Hunnenkönige. Acht Jahre, die die Welt verändern. Danach zerfällt das Hunnenreich! Die jetzt von vielen Feinden bedrohten kleineren Hunnenstämme ziehen sich in die weiten Steppen Asiens zurück – dorthin wo sie einst aufbrachen. Dort verliert sich auch ihre Spur.

Auch unsere Heimatstadt **Köln** ist eng mit den Hunnen verbunden. Der Weg der Hunnen führte auch nach Köln. Der Ursula-Legende nach forderte Attila 11000 Jungfrauen von der Stadt, damit er sie verschone. Das sollen die heilige Ursula und ihre Begleiterinnen gewesen sein, die auf dem Weg zur Hochzeit Ursulas mit einem Fürsten waren. Sie wurden der Legende nach von Attila und seinen Horden getötet. Doch waren es wohl eher 11 als 11000 Jungfrauen die Ursula begleiteten. Noch heute ist die dadurch entstandene Verbindung zwischen Köln und den Hunnen im Stadtwappen an den 11 Flammen zu erkennen.

Die Mongolen



Die Hunnen konnten durch den Bau der großen Chinesischen Mauer abgehalten werden, die Mongolen jedoch nicht. Sie dringen ein Jahrtausend später in China ein. Als Steppenvolk beherrschen sie ähnliche Strategien wie die Hunnen. Zu Pferd, mit dem Bogen schießend, sind die mongolischen Steppenreiter der seßhaften Bevölkerung weit überlegen.

Ganz gleich, ob es die Skyten, die Hunnen, die Tartaren oder die verheerenden Stürme der Mongolen waren, die berittenen Bogenschützen beherrschen eine Kriegskunst, der selbst schwer gepanzerte europäische Ritter nichts entgegenzusetzen haben.

Auch die eroberten Landflächen sind mit denen der Hunnen vergleichbar. Das Mongolische Reich, das von den Khanen im 13. und 14. Jahrhundert beherrscht wird, umfasst das Gebiet fast ganz West- und Ostasiens und war eines der größten Reiche der Geschichte.

Das mongolische Reich leistet auch einen bedeutenden Beitrag zur Verständigung und Annäherung zwischen Ost- und Westasien sowie Europa. Die Handelswege in Zentralasien sind sicherer als je zuvor. Der Verkehr auf den Straßen nimmt beachtlich zu. Händler und Missionare ziehen von West nach Ost und umgekehrt und transportieren neben vielem Anderen auch Nachrichten. Einer dieser Reisenden, der

venezianische Kaufmann Marco Polo, bringt dem Westen erstmals detaillierte Kenntnisse über China.

Gute Verkehrswege und die Verwandtschaftsbande erweisen sich aber auf Dauer als nicht ausreichend um den zentrifugalen Kräften entgegenzuwirken, die das mongolische Reich auseinandertreiben. Früh tauchen religiöse Differenzen auf: Die mongolischen Herrscher in Westasien neigen eher zum Islam, in China bekennen sie sich zum Buddhismus oder Lamaismus. In der Politik halten sich die Mongolen in China an die Lehren des Konfuzianismus, der die umfassende Autorität des Herrschers betont. Die Mongolen in Westasien verstricken sich dagegen in eine diffuse Politik und in Kriege mit Osteuropa und dem Mittleren Osten. China, Russland und Persien haben jeweils eigene Sprachen, Kulturen und Herrschaftssysteme, deren Einfluss und Wirkung sich die mongolische Oberschicht nicht entziehen kann. Dem berühmtesten aller Mongolen, **Dschingis Khan**, folgt bald der fast ebenso erfolgreiche Timur Lenk (Tamerlan). Danach zerfällt das Reich auf Grund von Erbstreitigkeiten zunehmend.

[HOME](#)

Mittwoch, 4. September 2002

Für alle, die noch mehr lesen wollen: [Die Vorbereitungsphase](#)

Um halb fünf fahre ich nach Bonn um Jürgen abzuholen. Der steht schon voll aufgerödelt im Türrahmen. Am Telefon brachte er zuvor noch Kaffeefilter, Isolierkanne und richtigen Kaffee ins Gespräch. Ich kaufe auf dem Weg nach Bonn eine große Packung löslichen Kaffee – das muss reichen. Nach kurzer Verabschiedung von der Familie sind wir gegen sechs Uhr in Porz.

Geburtstagskaffee bei Krautmachers! Volker hat heute Geburtstag! Ein paar Heringe werden noch aussortiert – auch die große Zelt-Isomatte bleibt hier. Eduschojäckchen (Volker) und Aldistiefelchen (Jürgen) kommen jedoch mit. Auf einen guten Start, auf Volkers Geburtstag und zur Verabschiedung ein Gläschen Wodka. Gegen 19 Uhr sind wir auch schon mit Charlys Audi auf dem Weg nach Frankfurt. Diesmal ist nicht Raunheim, sondern Mainz-Bischofsheim das Ziel – wegen der Dauerparkplätze! 2 Stunden vor dem Abflug sind wir im Terminal.

Lena, unsere Dolmetscherin aus alten Russlandzeiten, rufen wir nicht mehr an – es ist schon zu spät!



Wir haben natürlich keine Gaskartusche im Rucksack!

Nach dem Einchecken am Boarding-Desk: "Der Herr Krautmacher, na endlich!" so einer der Sicherheitsbeamten hinter dem Schalter. "Der Herr Krautmacher ist da!" ruft ein anderer nach hinten. Wir sind etwas überrascht ob der ungewöhnlichen Begrüßung, denn so spät sind wir nun auch nicht dran. "Sie haben eine Gaskartusche im Rucksack." fährt er sogleich fort. "Nein, haben wir nicht!" entgegnen wir fast einstimmig. Da kommt auch schon ein zweiter Beamter hinzu, der uns dann zu besagtem Rucksack eine Etage tiefer führt. Es ist meiner – Volker hat jedoch alle Gepäckabschnitte. Ich krame sofort Jürgens Gaskochergestell hervor und alle Beteiligten können sich davon überzeugen, dass keine Gaskartusche dabei ist. Es folgt trotzdem eine kurze Belehrung über die Gefährlichkeit solcher "Kleinbomben" in Flugzeugen. Es sollen deswegen schon Brände ausgebrochen sein. Dann wird der Rucksack doch noch eingeladen.

Ach ja, das hätte ich fast vergessen: Bei der Handgepäckkontrolle haben sie Charly's neues Werbegeschenk abgenommen: ein Schweizer Taschenmesser! Er hat es dummerweise im Handgepäck belassen, obwohl er gesehen hat, wie Volker sich des Messers seiner Nahkampfgürtelschnalle entledigt hat. 3 € kostet der Spaß – abzuholen ist das Messer bei Ankunft in Frankfurt.

[weiter im Text](#)

[HOME](#)

[Park des Sieges](#) | [Zereleti](#) | [Peter der Große](#) | ["Eine Kölsch-Russische Geschichte"](#)

Pünktlich um 5 Uhr landen wir in **Moskau**. Der Geruch von verbranntem Holz und Torf sticht schon im Flugzeug in die Nase. Rund um Moskau brennt es. Wie wir später erfahren, schon den ganzen Sommer. Hauptgrund ist die anhaltende Trockenheit – sie entfacht immer wieder Schwelbrände in den Torfgebieten. Schon nach kurzer Zeit brennen uns die Augen. Die Sonne ist eine blasse, schwach orangefarbene Scheibe. Wir fahren mit dem Bus zum Flughafen Scheremetjewo 1 und deponieren dort das Gepäck. Um kurz vor sieben sitzen wir im Bus Richtung Innenstadt. Charly, mit Stadt- und Metroplan ausgestattet, ist in solchen Situationen blind zu vertrauen.



*Nichts ungewöhnliches im sommerlichen Moskau:
Smog aufgrund schwelender Torfbrände*

Kommt sie oder kommt sie nicht? Nach einmaliger Umrundung der Kremelmauer stehen wir mit brennenden Augen vor dem Lenin-Mausoleum.

Um Punkt 9.00 Uhr Moskauzeit sind wir zu fünft! Lena sieht wirklich gut aus! Wir suchen zunächst ein Frühstückslokal. Um 9 Uhr in Moskau gar nicht so einfach. Landen schließlich in einem Schuppen, der 24 Stunden geöffnet hat. Pancakes mit Kaviar für Volker – Biskuits bis zum Abwinken für Jürgen – Fleisch, Kartoffeln, Salat und Fisch für Charly und mich waren das Resultat. Lena beteiligt sich nicht an dem Gelage. Wir können jedoch nicht verhindern, dass sie nach einer Stunde die gesamte Zeche zahlt! Lena arbeitet für die Firma MTS, ein Laden, an dem die DT-Mobil mit 40 Prozent beteiligt ist. Sie ist häufig in Deutschland (vor allem Nürnberg) unterwegs. Dort befindet sich das Schulungszentrum der DT-Mobil. Lena ist anzumerken, dass es ihr angenehm ist, diesen Tag mit uns zu verbringen. Das freut uns natürlich und wir genießen den Tag um so mehr. Nach dem Frühstück stimmen wir Charlys Plan mit Lenas Vorschlägen ab und ruckzuck steht das Tagesprogramm.

Es steht sogar ein Fahrer mit einem fast neuen Honda-Kleinbus zur Verfügung. Nach dem Besuch der Erlöserkirche und einem Spaziergang durch den "**Park des Sieges**" mit Besuch des "Museums des Großen Vaterländischen Krieges" folgt noch ein Rundgang durch einen neueren Park. Hier geben sich die ausrangierten Kulturgüter der Kommunismusära mit moderner Kunst ein Stelldichein.

Die Erlöserkirche wurde erst 1997 fertiggestellt. Lange Zeit beherbergte das Areal, auf dem früher bereits eine Kirche stand, ein Freibad. Aber der anscheinend sehr umtriebige Bürgermeister sorgte für den Wiederaufbau.



m Park des Sieges

Überhaupt sind der Bürgermeister und sein Spezi, der Hofkünstler **Zereteli**, ein sehr fleißiges Team, das seine künstlerischen Ergüsse in den letzten Jahren über das weiträumige Moskauer Areal verteilte. Die Holocaust-Skulptur im "Park des Sieges" fand unsere Zustimmung, aber einiges andere geht nur mit großzügigem

Wohlwollen als Kunst durch.



Den Vogel schießt der Künstler Zereteli jedoch mit der über 40 m hohen Skulptur "**Peter der Große** auf einem Schiff" ab. Einfach monströs und dominant steht der Koloss in der Moskwa. Das Ding ist kaum zu beschreiben. Ehemals wollte der Künstler die Figur wohl den Amis als "Kolumbus" unterjubeln. Die wollten sie aber nicht! Also wurde das es kurzerhand als Peter der Große am Rand der Moskwa drapiert.

Volker stellt sich das Ensemble am Rheinauhafen in Köln vor. Ziemlich verwegen, wo doch schon weit weniger monströse Arbeiten, wie die Weltkugel auf der Severinsbrücke oder das Flügelauto auf einem Museumsdach, die rheinische Seele erhitzen. Aufgrund der historischen Begebenheiten würde die Skulptur jedoch in die Stadt passen (siehe auch [Textkasten](#) unten).

*Der Smog hat sich ab Mittag so weit verzogen,
dass wir im skurrilen Skulpturenpark eine Cola
genießen können.*

Um kurz nach vier verabschieden wir uns von Lena und steigen in den Minibus nach Scheremetjowo 1. Ein kleines Geschenk – Brigitte sei Dank – haben wir dann doch noch bereit. Wir versprechen, uns nach der Sibirienreise wieder per E-mail zu melden.

Übrigens gibt es schon seit mehreren Jahren keine Ehrenwache mehr vor dem Lenin-Mausoleum. Abgeschafft, sagt Lena: Lenin ist kein Held der Sowjetunion mehr!

Summa summarum ein prallgefüllter Tag mit einer gut aufgelegten Lena als Highlight. Ein guter Start für die kommenden Tage. Nachts sitzen wir gestärkt und rotweinselig im Flieger nach Irkutsk. Charly und Volker haben sich nach hinten auf zwei freie Sitzreihen verzogen, um in Ruhe den morgigen Tag vorzubereiten. Die machen das glatt im Schlaf!

Peter der Große – eine "Kölsch-Russische Geschichte"

An dieser Stelle fällt mir doch eine Kölsch-Russische Geschichte ein, die sich vor gut 200 Jahren zugetragen hat. Kolumbus – eh ich meine natürlich Peter der Große spielt darin die zentrale Rolle.



Wie geschichtlich belegt und wohl auch allgemein bekannt, lernte Peter der Große seinerzeit in Holland das Schiffbauerhandwerk - und zwar inkognito! Irgendwie haben die Holländer aber dann doch herausgefunden, welche Persönlichkeit sich da bei ihnen in den Werkstätten an der Küste verdingte. Und so wurde von oberster Stelle angeordnet, dem Zaren eine Schiffsglocke zum Geschenk zu machen. Ob es daran lag, dass die Holländer mehr Erfahrung mit der Herstellung von Käseglocken hatten, oder ob es am Übereifer der von königlicher Seite beauftragten Glockengießer lag, kann nicht genau gesagt werden. Jedenfalls geriet die Glocke für Peter den Großen gleich um mehrere Nummern zu groß. Peter war bei der feierlichen Übergabe zwar mächtig stolz, sah aber auch, dass sein Gaffelschoner schon im Hafen versinken würde, wenn die Glocke auf das Deck geladen würde. Andererseits wollte er die Holländer auch nicht vor den Kopf stoßen, wo sie ihn doch in die Geheimnisse des europäischen Schiffbaus eingeweiht haben. Er entsann sich seines kürzlichen Besuches in Köln. Nach Köln gelangte er, als er sein selbst

konstruiertes Transportschiff, welches dafür gedacht war, im heimatlichen St. Petersburg auf der Newa eingesetzt zu werden, zu Testzwecken den Rhein rauftreidelte. In Köln sah er, wie mal wieder fleißig an der großen Kirche gearbeitet wurde – die Türme fehlten damals noch. Das ist keine Schiffsglocke, das ist eine Kirchenglocke, konstatierte er!

Daraufhin ließ er sich flugs nochmals den Rhein raufschippern und versprach dem damaligen

Dombaumeister, wenn er sich mit den Türmen ein wenig beeile, eine große Glocke für die Kirche. Der versprach natürlich alles und so wurde knapp zwei Wochen später die Glocke auf dem Peterschen Lastkahn nach Köln transportiert. Es war ein großer Tag für Köln, als der Zar am Altstadtkaifest machte. Nach einigen feierlichen Reden teilte man Peter mit, dass man gedenke, die Glocke zu seinen Ehren den "Dicken Pitter" zu nennen. Zar Peter schaute zunächst etwas säuerlich, war er doch ein Kerl wie eine Tanne. Doch als ihn sein Dolmetscher mit der Art des kölschen Humors vertraut gemacht hatte, lächelte er gütig.

Der Transport der Glocke vom Schiff in den Dom erfolgte mit einem großen Wagen, gezogen von 8 Pferden der Garde der Roten Funken – der damaligen Stadtpolizei. Daher kommt es, dass die Kölner einen Polizeiwagen noch heute "Peterwagen" nennen. Das Ganze wurde von allen Kölnern und Kölnerinnen natürlich mächtig gefeiert. Das Bier floss in Strömen. Der Überlieferung nach nannte man die kleinen 10l-Bierfässer ab diesem Zeitpunkt "Pittermännchen".

Ja, so hängt das alles zusammen mit Zar Peter dem Großen und unserer Heimatstadt Köln. Ja, wenn man einmal ins Erzählen kommt ... kennt Ihr eigentlich die unglaubliche, aber wahre Geschichte der ungleichen Schwestern Anna und Berta? Nein? Ich meine die der Langen Anna und der Dicken Berta! Naja, vielleicht demnächst an einer anderen Stelle!

[weiter im Text](#)

weiterführende [Links](#)

[HOME](#)

Freitag, 6. September 2002

Fünfeinhalb Stunden braucht die TU154 bis Irkutsk. Um 6 Uhr Ortszeit sind wir da. Der Flug verlief ruhig und ohne Zwischenfälle. Abgesehen von der recht engen Bestuhlung absolut westlicher Standard.

Mit dem Bus geht es sofort zum Bahnhof. Die kurze Busfahrt in der Morgendämmerung reicht nicht aus, um nachhaltige Eindrücke von Irkutsk zu bekommen. Nun ja, wir kommen ja noch mal zurück. Jetzt wollen wir möglichst schnell an den Baikalsee. Nach einigem Hin und Her sind wir um 8 Uhr im Besitz der Fahrkarten nach Slyudanka, das liegt am westlichen Ende des Baikalsees. Volker und Jürgen nehmen ein Taxi, um irgendwo in Irkutsk das zwingend notwendige Gas für unseren Kocher zu bekommen.

Charly und ich schleppen derweil unseren gesamten Rödel in die Nähe des Bahnsteigs. Es ist nur noch eine knappe Viertelstunde Zeit. Zurück kommen die zwei nicht mit den gewohnten Kartuschen, sondern mit einer Art Lötlampe und 3 zugehörigen Gasflaschen, die aussehen wie Haarspraydosen. Nun ja, wir werden sehen, ob wir damit Eier braten können. Kurz danach sitzen wir im Zug nach Slyudanka. Der Zug hat riesige Waggons, die nicht in Abteile getrennt sind – das ermöglicht fast eine Rundumsicht.

Nach einigen Stationen ist der Zug voll besetzt. Wir sind augenscheinlich die einzigen Nichtsibirier. Mit Rucksack und Isomatte sind jedoch auch andere Leute unterwegs. Es sind etwa 100 km bis an den Baikal – der Zug hält auf dieser Strecke an 37 Stationen, die teilweise nicht als solche erkennbar sind.

Wir betrachten die schönen Holzhäuser entlang der Strecke. Viele Leute sind im Garten beschäftigt – Kartoffeln werden ausgemacht. Die Landschaft ist leicht hügelig und bewaldet. Viele Bäume sind bereits herbstlich gefärbt. Trotz des herrlichen Panoramas – noch dazu bei strahlendem Sonnenschein – ist es unvermeidlich, ab und zu die Augen zu schließen. Der Moskauer Smog, die zweite im Flieger verbrachte Nacht, die Zeitverschiebung, ... ?

Aber als dann endlich der Baikal sichtbar wird ist es wieder da, das

Sibirienfeeling!

Die Augen bleiben auf, während sich der Zug langsam die Hänge herabwindet und immer öfter den Blick auf den majestätisch daliegenden See freigibt.



Im Nahverkehrs zug von Irkutsk nach Slyudanka. Der Zug hält an jeder Milchkanne!



Kurz vor Slyudanka führt die Transsibirische Strecke nahe ans Baikalufer heran



Der Bahnhof von Slyudanka ist ganz aus Marmor gebaut.

Slyudanka ist der Ausgangspunkt für unsere Fahrt auf der alten Baikalstrecke (Circum-Baikal Railway) am südlichen Ende des Sees. Geplant ist zunächst, mit dem Zug heute noch bis 10 bis 15 Kilometer bis vor die Endstation Port Baikal zu fahren – dort dann auszusteigen und den Rest zu Fuß zurücklegen. Mit dem Nachtzug um 2 Uhr wollen wir dann wieder zurück nach Slyudanka fahren. Wir entscheiden uns jedoch einstimmig für eine andere Variante: Eine Nacht im Zelt am Baikal muss auch trotz unserer knapp bemessenen Zeit drin sein.

In Slyudanka machen sich Jürgen und ich auf die Suche nach einem Magazin. Eier, Brot, Speck, Mehl, Öl und Wasser sollten für ein Frühstück und ein Abendessen am Baikal ausreichen. Volker erstein auf dem Bahnsteig einen Becher roter Beeren (so eine Art Johannisbeeren), die wir sofort in eine kleine Alufflasche füllen. Pfannkuchen stehen auf dem Speiseplan – und wenn schon keine Blaubeeren zu finden sind, sind diese hiesigen Früchte eine echte Alternative. Auf dem Bahnsteig bieten Frauen alles mögliche an: Früchte, Backwaren, Gemüse und vor allem geräucherte und getrocknete Fische. Die liegen, mit einigen Zahnstochern verführerisch aufgeklappt, in der Sonne. Verkauft wird vornehmlich an die Reisenden in den Fernzügen, die hier etwa 20 Minuten halten. Meine Mitreisenden sind für ein Fischexperiment nicht sonderlich zu begeistern. Und da wir ja erst am Anfang unserer Tour stehen, verzichte auch ich auf den Fisch.

Der Zug fährt, aus für uns nicht in Erfahrung zu bringenden Gründen, eine Stunde später als geplant ab. Mit knapp 20 Stundenkilometern zuckelt er dann doch los. Rechts der Baikal – links steigen die Felsen ca. 100 – 200 m steil auf. Ausschließlich Birken und Lärchen, deren Blätter und Nadeln vielfach auch hier schon gelb gefärbt sind.

Volker klappt eine Stunde später eine Pritsche an der Gangseite des Zuges aus und legt sich lang.



Gar nicht so einfach einen Zeltplatz zu finden. Links steigen die Felsen steil auf, rechts der Trasse ist meist nur ein schmaler Streifen Wiese, dann fällt es 10 bis 15 m steil zum Seeufer hin ab.

[Ein Blick auf die Karte...](#)

Nach knapp fünfeinhalb Stunden steigen wir bei Kilometer 137 aus. Es ist schon kurz vor fünf, aber ein paar Kilometer auf den Schwellen sollten heute schon noch drin sein. Dann gilt es, einen geeigneten Zeltplatz zu finden. Das ist gar nicht so einfach: Links steigen die Felsen steil auf, rechts der Trasse ist meist nur ein schmaler Streifen Wiese, dann fällt es 10 bis 15 m steil zum Seeufer hin ab. Oft ist es noch nicht einmal möglich, diesen Abhang hinunter zu gelangen. Wir haben heute noch einiges vor: Zelt aufbauen, Baden im Baikalsee, Essen machen und Whisky (warum eigentlich Whisky und nicht Wodka?) trinken – volles Programm also. Das Wetter ist großartig: Sonnenschein bei über 20 °C; in den Tunnels natürlich etwas kühler. Hinter einem der zahlreichen Tunnel finden wir ein geeignetes kleines Wiesenstück. Etwa 6 Meter neben dem Gleis bauen wir das Zelt auf. Danach geht es ab in den See. Ein Bad in dem schätzungsweise 14 bis 15 °C warmen Wasser weckt die Lebensgeister. Es ist völlig windstill und daher auch nicht kalt, als wir uns am steinigen Seeufer abtrocknen.



Abends ein Bad im Baikalsee und morgens Frühstück auf den Gleisen.

Wir setzen uns gegenüber auf die Schienen (1524 mm trennen uns hier, in Europa wären es 1435 mm) und bereiten nach alter Hoboart das Essen auf dem Gleis zu. Die "Lötlampe" wird im Schotter, ein Stein in gleicher Höhe einer Schiene plaziert, darauf wird dann der Topf gesetzt. Es funktioniert, einige Minuten später sprudelt bereits das Nudelwasser. Die Mahlzeit fällt recht üppig aus. Der Nudeltopf sowie die Soße hätten ohne weiteres für 6 Personen gereicht. Nach dem Essen setzen wir uns an den See. Mit Schokolade, Whisky und der Angel genießen wir die Ruhe am Baikalsee. Nun ja, so ruhig ist es auch wieder nicht. Die Möwen machen ordentlich Krach und irgendwo in unserer Nähe hört man Stimmen und Rufe von Leuten, die wohl ebenfalls hier zelten. Wir wären rundum zufrieden, wenn jetzt noch ein Omul nach der am Haken baumelnden Nudel beißen würde. Aber wir genießen auch so den Blick über den See und freuen uns auf den erholsamen Schlaf im Zelt. Einige Blitze und sogar einige Regentropfen veranlassen uns dann recht schnell in unsere Schlafsäcke zu kriechen.

Tagsüber diskutierten wir über den Flüssigkeitshaushalt! Auf Charlys These, tagsüber wenig bis gar nichts zu trinken – am Abend jedoch viel, um das Gleichgewicht wieder herzustellen, setzt Volker noch einen drauf: "Wenn Ihr Durst habt, dann lutscht doch einfach einen Kieselstein.", behauptete er alles Ernstes! Jürgen und ich schauen uns leicht irritiert an. Nun ja, Volker ist mit allen Pfadfinderwassern gewaschen und ein gewisses Know-how ist ihm nicht abzusprechen (ich sage nur: Keile unter die Hacken beim Kacken); aber ob Steine lutschen zu den Pfadfinderweisheiten zählt bezweifeln wir denn doch. Als Erklärung fügt er hinzu, dass durch das Lutschen die Speichelproduktion angeregt wird und so das Durstgefühl

unterdrückt wird. "Das mag ja alles sein – was Jürgen – aber wir lutschen doch lieber an der Pulle." Also ich kenne nur einen Steinbeißer und das ist ein Fisch! Hm, das könnte ja fast schon wieder passen.

Es sei noch angemerkt, dass wir bisher keine Draisine gesehen haben. Antonia hat wohl doch recht!

Es ist noch relativ lange hell (bis ca. 20:30 Uhr), obwohl wir ja bald die Tag- und Nachtgleiche haben. Der Grund hierfür ist die sowjetische "Dekretzeit", d. h. die Uhren sind seit 1931 generell eine Stunde vorgestellt (warum auch immer ...), plus eine Stunde aufgrund der derzeitigen Sommerzeit. Somit ist high noon in Irkutsk um 14:04 Uhr, in Ulan Baator um 13:52 Uhr und am westlichsten von uns erreichten Punkt, am See Therekin Tsagaan Nuur, sogar erst um 14:24 Uhr (nachträgliche Eintragung von Charly).

Samstag, 7. September 2002

Morgens um halb sechs rattert der Zug aus Port Baikol quasi durch unser Zelt. Volker sagt, ihm sei heute morgen im Zelt eine Maus über den Arm gelaufen. Eine angeknabberte Schokolade und eine durchlöchernte Mehltüte zeugen zumindest davon, dass die kleinen Nager im Vorzelt waren.

Und wovon Norres diese Nacht geträumt hat: [Nachtträume am Baikalsee](#)

Von wegen unter 0 °C in der Nacht – wir schwitzen in unseren Schlafsäcken. Charly zieht sich sogar seine lange Unterhose wieder aus – und das heißt schon was! Der Morgen am Baikol: Es ist bewölkt, kein Wind geht – der See liegt ruhig im Morgendunst. Langsam kommt die Sonne hinter den Wolken hervor. Wie schon erwähnt, befindet sich unser Zeltplatz in unmittelbarer Nähe des Gleises, etwa 10 m oberhalb des Sees. Das andere Ufer ist nur schemenhaft zu erkennen. Unsere spontanen Schätzungen liegen zwischen 15 und 30 Kilometern Entfernung. Die Karte sagt etwa 20 km. Obwohl der See bis 80 km breit wird, sind wir immer noch im untersten Zipfel des spitz zulaufenden Sees. Der Zug ist durch – wir könnten nun das Frühstück auf den Schwellen anrichten. Wir warten aber noch bis es hell ist. Im Kaffeewassertopf zeigen sich gerade die ersten Bläschen, da erscheint im Tunnel aus Richtung Slyudanka ein großer Scheinwerfer. Ein Sonderzug! Was macht der denn jetzt hier? Er verjagt uns von unserem Frühstückstisch. Alles schnell von den Schwellen räumen und freundlich winken. Jetzt wissen wir auch, wo der Begriff "Schwellenangst" herrührt! Als der Zug durch ist, räumen wir sofort alles wieder auf das Gleis. Es gibt Kaffee, Brot mit Wurst und Rührei; zu guter Letzt Jürgens unvermeidlichen Vitamintrunk.

Während des Frühstücks marschiert eine etwa 15-köpfige russische Wandergruppe an uns vorbei. Daher also der Krach gestern Abend. Volker vermutet offenen Strafvollzug. Bei einer gemischten Gruppe? Wohl doch eher Wochenendausflug.

Nach dem Frühstück gilt es erst einmal einige Schienenkilometer zu machen. Voll aufgerödelte laufen wir auf den Schwellen der alten **Baikalstrecke**. 1904 ist hier erstmalig ein Zug gefahren (einspurig – das zweite Gleis kam erst zwischen 1907 und 1909 hinzu und fehlt heute wieder). Bis zu diesem Zeitpunkt endete die junge Transsib in Port Baikol. Diese Lücke wurde mit 2 Schiffen geschlossen und stellte bedingt durch das Umladen einen logistischen Engpass dar. Das wurde im Russisch-Japanischen Krieg schmerzhaft deutlich. Deshalb entschied man sich, die Lücke mit einer sogenannten Schnalle (Strecke um den südlichen Baikol) zu schließen. Der Begriff "**Goldene Schnalle**" leitet sich von den hohen Baukosten, besonders für den ersten Teils der Südumgehung (Port Baikol – Slyudanka) ab. Auf der 84 km langen Strecke wurden 424 sogenannte Ingenieurbauwerke errichtet. Für 39 Tunnel mit insgesamt 7 km Länge und 50 Galerien wurde pro Schienenkilometer ein Waggon Sprengstoff benötigt. Trotz Rekordbauzeit (2 Jahre und 4 Monate) wurde der Krieg verloren und der teuerste Teil der Schnalle wird wegen des Staudamms 50 Jahre später für die Transsib (aber nicht für uns) wertlos.



Auf den 84 Kilometern von Slyudanka bis Port Baikol gibt es 39 Tunnel

Von den befürchteten Mücken keine Spur; auch gestern in der Abenddämmerung nicht. Es war, wie wir gehört haben, im August schon mal recht kalt – da haben die wohl ihre Saison beendet. Die Temperatur ist einfach ideal: Etwa 20 °C. Für Charly zum des Laufen schon eine Spur zu warm. Während der Rast am See wären ihm jedoch ein paar Grad mehr lieber. Nach 6 bis 7 Kilometern erreichen wir eine Bahnstation. Und was erspähen unsere Augen? Ja, eine Draisine – es

gibt sie also doch! Zwar ohne Antrieb, aber mit 4 intakten Rädern und einer Bremse. Einen in der Nähe stehenden Holzschuppen identifizieren wir sofort als vermeintliches Draisinendepot! Aber weit und breit kein Mensch, der das Geheimnis lüften könnte.

Etwa 2 km weiter finden wir eine ideale Stelle für eine längere Rast. Wir kochen Tee mit Baikalseewasser! Jürgen nimmt ein Bad im See und trocknet dann seine nassgeschwitzten Dollars nackt im Wind. Charly schürft vermeintliches Gold mit der Pfanne des Kochgeschirrs, Volker liegt am Strand und ich schreibe ein wenig. Der Ufersand ist gespickt mit goldfarbenen Partikeln. Ich nehme eine Probe und verklebe sie in Isolierband.

Die Schienentrasse verläuft durchweg 10 m über dem Seenniveau. Auf der anderen Seite steigen sofort steile Felsen empor – ab und zu unterbrochen von einigen Taleinschnitten. Das Ufer ist teilweise mit einer etwa 5 m hohen dicken Betonmauer befestigt. Außerdem gibt es sehr viele Tunnel. Bei längeren Tunnels kommt schon mal die Taschenlampe zum Einsatz.

Charly und Volker sammeln einige alte Nägel, mit denen die Schienen auf den Schwellen fixiert wurden.



Einige Tunnel sind so lang, dass man kein Tageslicht sieht. Es ist stockfinster und außerdem recht kühl.



In Maritui warten wir auf den Zug nach Port Baikol

Nach weiteren 7 km erreichen wir die Station Maritui (klingt wie Südsee). Insgesamt sind wir gestern und heute rund 17 km marschiert: das sind gut 20 Prozent der insgesamt 84 km langen Strecke. Nach etwa 45 Minuten Wartezeit an der Station rollt der Zug nach Port Baikol ein. Die erhoffte Milch haben wir an der Station nicht bekommen; wir füllen unsere große Alufflasche mit Wasser aus einer Pumpe. Noch in Maritui beginnen Volker und Charly Verhandlungen mit dem Lokführer, mit dem Ziel, außen auf der Lok mitfahren zu dürfen. Auf Anhieb klappt das aber nicht – doch das Nachhaken bei der Zugmatroschka führt schließlich doch zum Erfolg. Der Zug hält für die Unerschrockenen, die unbedingt ganz vorne unter dem Scheinwerfer der Lok stehen wollen, auf freier Strecke an. Vom Waggon laufen sie über den Schotter zur Lok.

Ich sitze jetzt schon eine gute halbe Stunde allein im Abteil. Jürgen wollte sich die Aussicht von vorne natürlich auch nicht nehmen lassen. Der Zug hält wieder: Freudestrahlend und leicht fröstelnd tauchen die drei kurz vor der vorletzten Station wieder auf. "Vorne auf der Lok, genau neben dem Scheinwerfer – eine tolle Perspektive", schwärmen sie! Ein paar Dollar pro Nase mussten sie dafür schon abdrücken.



Videos von fahrender Lok:

1. [Codec Indeo 3.2](#) (alt)
[Codec Indeo 5](#) (ab Win2000)

2. [Codec Indeo 3.2](#) (alt) [Codec Indeo 5](#) (ab Win2000)



Um Viertel nach Acht sind wir in **Port Baikol**. In 6 Stunden fährt der Zug wieder zurück. Jetzt machen wir in einer Hafenkneipe so richtig einen drauf! Diese Vorstellung ist zwar verlockend – die Realität sieht jedoch anders aus: Hier ist noch nicht einmal der Hund begraben!

Port Baikol liegt am einzigen Abfluss des Baikalsees, der Angara – die mündet dann in den Jenissei. Ab hier wurden, bis zur Fertigstellung der Südumfahrung ("Goldene Schnalle") im Jahr 1905, auch die Loks und Waggon der Transsib über den See transportiert – und zwar mit einer Fähre. Im Winter wurden die Waggon mit Pferden über das Eis gezogen – ebenso die Passagiere. Heute führt die Transsib, wegen der aufgestauten Angara über die von uns schon befahrene Bergstrecke von Irkutsk nach Slyudanka. Da die alte Trasse jetzt in der Angara liegt, ist Port Baikol nur noch Endstation der von Slyudanka kommenden lokalen Bimmelbahn.

Schrottreife Schiffe verrosteten im Hafen. Ein paar Häuser rechts und links der Gleisanlagen und das war's. Man meint, man sei in Köln-Eifelort auf dem Rangierbahnhof, soviel Gleise liegen hier nebeneinander – wie gesagt, 4 mal pro Woche (Do, Fr, Sa + So) die Bimmelbahn – ach ja, und am Wochenende vielleicht noch der Sonderzug!

Charly, Volker und Jürgen klettern für das Erinnerungsfoto noch mal auf die stehende Lok. Als wir an dem einzigen offenen Laden (einem Magazin) in Port Baikal vorbeikommen, decken wir uns mit dem Nötigsten ein. Genug, um auf dem Weg zu dem aus dem Zug erspähten Café zu entscheiden: Wir essen und trinken am Seeufer! "Ein Bier dazu wäre schon nicht schlecht", werfe ich ein. Charly und ich laufen dann zu dem bereits erwähnten Café – Volker und Jürgen lassen sich schon mal am See nieder. Das Café hat geöffnet – sogar bis 01:00 Uhr. Am Tisch sitzen drei Gestalten und essen eine Art Currywurst. Jürgen wird es nicht glauben, wenn wir es ihm erzählen. Er schwafelt schon seit einigen Tagen davon, selbige gerne vor sich zu haben. Wir kaufen sechs Dosen und zurück geht's zum Seeufer. Fisch in Öl, Käse mit Brot und dazu ein Bier bei angenehmen 17 °C – mehr kann man nicht verlangen. Abgerundet wird das Ganze mit einer kleinen Flasche Wodka. Ab und zu rattert ein Moped oder ein Motorrad mit Beiwagen über die staubige Piste neben den Gleisen – viel mehr passiert nicht. Die Flasche wird unter sternklarem Himmel leergemacht. Kurz vor 24.00 Uhr beschließen wir, noch auf einen Sprung in das kleine Café zu gehen. Ein kleiner Raum, eine Theke mit gefüllten Regalen dahinter und 4 Tische mit je 3 oder 4 Plastikstühlen. Der Laden ist fast voll. Wir bekommen noch 2 Hocker an unseren Tisch geschoben. Bei Bier und Cola sowie ein paar Chips genießen wir die Atmosphäre der einzigen Kaschemme in Port Baikal. Wir sind die letzten, die kurz vor eins die Hütte verlassen – langsam trotten wir in Richtung Zug. Der steht noch einsam und verlassen im Dunkeln auf dem Gleis.

Nach und nach tauchen einige Gestalten auf und steigen in den Zug. Volker und Jürgen versuchen kurz vor 02.00 Uhr per Handy nach Deutschland durchzukommen. In Listwanka, einem "Touristenort" auf der anderen Angaraseite, steht wohl ein Sendemast. Es klappt auch! Volker sucht gerade die günstigste Empfangsposition, als sich der Zug in Bewegung setzt. "Ich mach jetzt Schluss, ich muss aufspringen – Tschüss!" Im Zug machen wir es uns auf den ausgeklappten Pritschen gemütlich. In knapp 5 Stunden sind wir wieder in Slyudanka. Von dort noch etwa 150 km am Ufer des Baikals entlang, und das war es dann auch schon. Etwas zu kurz, um die Ballade vom Baikalsee zu verinnerlichen, wie ich meine.

Tja, der Baikals – das sibirische Meer – die Perle Sibiriens. Es gibt viele Vergleiche dieser Art! 636 km lang ist er, im Mittel 50 km breit und knapp 1700 m tief. Der tiefste See der Erde. Und alt ist er: Mehr als 25 Millionen Jahre schätzen die Experten. Bei diesem Alter müsste der See schon längst durch die aus den Zuflüssen mitgeführten Schwebestoffe zum Moor geworden sein. Aber die jährliche Verbreiterung des Sees um etwa 2 cm und eine Spaltentiefe zwischen den Kontinentalplatten von 7000 m hält für die Sedimentationen reichlich Platz vor. 20 % der gesamten Süßwasservorräte der Erde soll er beinhalten. Ich zweifle das jedoch an. Werde mich mal erkundigen, wie sie das ausgerechnet haben.

[weiter im Text](#)

weiterführende [Links](#)

[HOME](#)

Sonntag, 8. September 2002

[Reger Handel in der Transsib](#) | [Russisch-Mongische Grenze](#)

Um sieben Uhr sind wir wieder wohl ausgeruht auf dem Bahnhof von Slyudanka. Es sieht nach Regen aus. Der Zug Moskau-Peking kommt aus uns nicht näher bekannten Gründen 2 Stunden später hier an als planmäßig vorgesehen. Zeit genug um auf dem Bahnsteig zu frühstücken.

Ich glaube, es lag an Jürgen Vitamintrunk auf nüchternen Magen. Jedenfalls musste ich mir schnell die Rolle aus dem Rucksack holen und in Richtung Bahnhofsklo eilen. Die schaurigen Schilderungen meiner schon dort gewesenen Mitreisenden im Ohr. Oh ja! Es ist noch schlimmer. Mir ist es ja vollkommen egal, dass weder eine Tür noch ein Vorhang das Örtchender Verrichtung abschottet – halt die Tatsache des Sehens und Gesehen werden war mir in diesem Moment vollkommen gleichgültig, wenn – ja wenn denn nur ein Plätzchen frei gewesen wäre.

Aber in dem 4er Klo herrschte reger Verkehr – an das Geschäft war nicht im entferntesten zu denken! Die Grünanlage gegenüber dem Bahnhofsgelände ließ meine Gesichtszüge sichtbar entkrampfen. Als kurz zuvor noch Charly hinter mir hergeeilt kam, um mir meine Jacke abzunehmen, kam fast so etwas wie Glücksgefühl auf. Ich möchte betonen – alles ganz normal – das Frühstück konnte beginnen.

Wir versuchen, mit dem Backen von Pfannkuchen gegen die Übermacht der geräucherten und getrockneten Fische anzustinken. Als Volker das kleine Fläschen mit den roten Beeren öffnet, ertönt ein sattes Pffsch! Ich denke, Apfelpfannkuchen sind auch was Feines.

Die Aufmerksamkeit der Reisenden sowie der umstehenden Verkäuferinnen ist uns sicher: Apfelpfannkuchen – na ja, sagen wir besser Apfel-Palatschinken – auf einer Lötlampe auf einem sibirischen Provinzbahnhof zubereitet, ist nicht alltäglich.



Pfannkuchen braten auf dem Bahnsteig von Slyudanka.



Die Wartezeit auf den Moskau-Peking-Express vergeht dabei wie im Fluge. Pünktlich zwei Stunden später rollt der Zug ein. Zu erwähnen ist noch, dass wir hier in Slyudanka nur Fahrkarten bis zur mongolischen Grenze lösen konnten. Das heißt, wir müssen sehen, wie wir weiter nach Ulan-Bator kommen.



Jeweils zu zweit bekommen wir von der hübschen Waggon-Hostess unterschiedliche Abteile zugewiesen. Jetzt müssen einige Rubel rollen, beschließt Volker und hält der Hostess einen 100 Rubelschein unter die Nase! Am freundlichen Lächeln erkennen wir die Wirkung. Kaum zwei Minuten später sitzen wir zusammen in einem Viererabteil. Die schlechte Luft im Abteil – die Heizung lässt sich nicht abstellen – und das regnerische Wetter machen es schwer, die Augen aufzuhalten. Ne Ne, so unsere einhellige Meinung: Mit der Transsib von Moskau nach Peking – das ist wohl doch nicht das Richtige für uns!

Volker und ich rafften uns als Erste auf und setzen uns in den **Speisewagen**. Hier hat man Sicht nach allen Seiten und kann beobachten, wer und was alles so durch die Gänge zieht. Interessant und kurzweilig ist es allemal: Zwei Chinesen tragen mehrere Paletten Haargel und Deo – aus der anderen Richtung rollen 2 Trolleywägelchen mit Getränkedosen vorbei! Ein großer Sack mit Stiefeln wälzt sich durch den Gang. Wie die Blattschneideameisen auf ihrer Urwaldstraße werden Stiefel, Schuhe, Seife, Toilettenartikel, Getränke und Kabelringe scheinbar ziellos durch den Zug transportiert. Doch es muss ein gewisses System dahinterstecken – schließlich geschieht das nicht zum ersten Mal. Wahrscheinlich muss bis zur Grenze alles akribisch verteilt sein. Wird einer mit 3 Paletten Haargel angetroffen, wird wahrscheinlich eine Palette von den Zöllnern konfisziert – eine Palette Gel, eine Palette Seife und ein paar Stiefelchen – njet problem! Oder so ähnlich.

Bei Tee, Kaffee und etwas Gebäck verfolgen wir genüßlich das Treiben. Das Essen sieht ganz passabel aus, sage ich zu Volker, als die Holländer am Nebentisch gerade auffahren lassen. Ich kann Siggie (der voriges Jahr mit der Transsib von Moskau bis Peking gefahren ist) gar nicht verstehen, dass er so auf das Essen geschimpft hat. Er hat sich auf der ganzen Fahrt fast ausschließlich auf den Bahnhöfen verköstigt. Er erzählte uns von einem schmierig aussehenden Mitreisenden, der sich später als der Chefkoch entpuppte. So gesehen ist seine Reaktion schon verständlich. Unser Koch sieht recht sauber aus und ich denke wir werden später hier etwas essen.

Jetzt werden sogar große Maschinenteile und Kartons an uns vorbeigeschleppt. Volker kann sich gar nicht satt sehen. Er denkt daran die Leute zu verfolgen, um herauszufinden wo das Ziel der Ameisenkolonne ist.

Der Zug fährt schneller als erwartet. In einigen Reiseführern sind für Irkutsk – Ulan-Bator 35 Stunden angegeben. Nach gerade mal vier Stunden sind wir jedoch schon in Ulan-Ude. Irgend etwas kann da nicht stimmen. Auch wenn der Zug natürlich versucht, die 2 Stunden Verspätung wieder aufzuholen. Unsere Waggon-Hostess verweist uns bezüglich der Fahrkarten nach Ulan-Bator an die Oberschaffnerin des Zuges. Ein Laufbursche führt uns zu ihr. Problemlos bekommen wir Fahrkarten ausgestellt. Müssen allerdings in ein anderes Abteil wechseln, weil unser Waggon an der Grenze abgekoppelt wird. Volker und ich hetzen danach durch den Zug – einem Typen hinterher, der uns das neue Abteil zeigen soll. Beim Übergang von Waggon zu Waggon ist Vorsicht geboten. Man kann zwar nicht rausfallen, aber die metallenen Bodenschwellen rappelten und schwingen doch recht heftig. Wir laufen durch 8 oder 9 Wagen. (Ich schreibe auf: IV 503 – um das Abteil nachher auch wiederzufinden). Ein Blick in das Abteil genügt: Es ist das Ziel- oder der Startpunkt einer Blattschneideameisenkolonne. Jede Menge Kisten und Pakete liegen auf den aufgeklappten Pritschen und auf dem Boden. Wir geben zu verstehen, dass wir erst später (in etwa 2 Stunden) an der Grenze in das Abteil wechseln werden. Bis dahin soll der Kram verschwunden sein, versichert man uns.

Die Fahrt um den südlichen Baikalsee – das Highlight einer jeden Transsib-Reise – verläuft im Regen. See und Horizont bilden eine graue Einheit.

Ebenfalls im Dauerregen laufen wir auf dem **letzten Bahnhof vor der Grenze** in Richtung Zuanfang. Es ist wirklich leer – unser Abteil. Irgendwann werden jetzt die Grenzformalitäten losgehen. Das hält uns aber nicht davon ab, es uns im Schlafsack bequem zu machen. Charly und ich lesen zur Einstimmung etwas aus der Mongolei vor: von hiesigen Fettschwanzschafen, Marmeltierbraten und der mongolischen Gleichmütigkeit. Desweiteren werden die möglichen Routen nochmals diskutiert. Weil wir recht gut in der Zeit liegen, kristallisiert sich immer mehr die westliche Strecke (Karakorum / Chorgo-Vulkan) heraus. Variante 1 der Schreibtischausarbeitung; und auch die längste und anspruchsvollste.

Die mongolischen und russischen Grenzer(-innen) malträtieren uns mit Formularen, die wir ausfüllen müssen sowie mehrfachem Antreten zur Passkontrolle. Kaum wieder in den Schlafsack gekrochen, heißt es auch schon wieder: Hose an und Antreten im Gang. Danach durchsuchen sie unser Abteil. Mit einem Spezialschlüssel wird sogar die Deckenverkleidung entfernt. Wenn man weiß, dass das Abteil kurz zuvor noch ein großes Warenlager war, schon verständlich. Was sollen wir mit einer Palette Haargel in der mongolischen Steppe?

Als der Zug dann wieder fährt, (ich schätze so ungefähr 5 bis 6 Stunden hat der Grenzaufenthalt schon gedauert) und wir schon wohligh dösen, muss Volker nochmals die Fahrkarten vorzeigen.

Montag, 9. September 2002

[Verpflegung für die Fahrt](#) | [Sanddünen Mongol Els](#)

"He guck mal, könnte das nicht schon Ulan-Baator sein?" murmelt Volker noch leicht schlaftrunken. Es ist halb acht am Morgen. Klar, was soll es denn sonst sein! Also raus aus den Säcken und aufrödeln! Das ging ja wirklich schneller als erwartet. In Russland geht alles nach Moskauer Zeit. Das heißt z. B. "Abfahrt Irkutsk 3:46 Uhr", in Irkutsk ist es dann aber schon 8:46 Uhr. So glaubten wir aus "Ankunft Ulan-Baator 8:50 Uhr" dann 13:50 Uhr machen zu müssen. Pustekuchen! Alle Zeiten in Ulan Baator sind Vor-Ort-Zeiten. Aus dem Zug steigen wir bei strahlendem Sonnenschein.

Auf dem Weg ins Zentrum laufen wir über den Busbahnhof, wo wir wohl auch ein Auto mit Fahrer mieten können. Aber so richtig werden wir als potentielle Kunden nicht registriert. Und Englisch konnte auch keiner von denen. Der von Charly avisierte Kartenladen hatte noch geschlossen. Also suchen wir uns zunächst einmal eine Bleibe – sprich Guesthouse. 4 \$ pro Person in einem 4-Bettzimmer. Die Managerin spricht leidlich deutsch. Hinzu kommt, dass hier auch Touren angeboten werden. Und so geht es – nach einer noch nicht zwingend notwendigen Dusche in das Büro, um unsere Vorstellungen der Reise mit den Angeboten der Veranstalter abzugleichen. Ich nehme es vorweg. Es kam wie es kommen musste (mongolische Gleichmütigkeit hin oder her): Vier Stunden später hat Jürgen seine Tochter am Handy: "Wir fahren jetzt in die Steppe – da gibt's die nächsten 5 Tage kein Telefon – grüß die anderen und Tschüss!". Aber nun mal der Reihe nach:

Unser Gegenüber, der Tourorganisator, nickt immer nur beiläufig, als wir ihm die Orte aufzählen, die wir besuchen wollen. Eine Menge Fahrerei soll es sein, aber problemlos möglich. Um das zu verdeutlichen, hält er uns den Taschenrechner mit den Spritkosten vor die Nase: 115 \$. Insgesamt soll die Tour inklusive Fahrer und für 5 Tage 290\$ kosten. Das ist weniger als die günstigsten Angebote in meinen E-mails. Der Vertrag ist so gut wie perfekt, als sich auch noch herausstellte, dass wir binnen 2 Stunden aufbrechen können. Zur Sicherheit gehen wir nochmals die Strecke durch, damit der Bursche dies auch dem Fahrer korrekt mitteilen kann; denn der spricht weder Deutsch noch Englisch und so gut Russisch wie wir. 200 \$ zahlen wir sofort – den Rest bei Rückkehr. "Ungewöhnlich, " so Charly – "meist ist der gesamte Betrag im voraus zu zahlen."

Wir verabreden uns für 13.00 Uhr vor dem Guesthouse.

Besorgen dann noch im Eilschritt ein paar Karten unserer Zielgegend. Im Aeroflot-Büro wollen wir die Flüge nach Irkutsk rückbestätigen. Es stellt sich jedoch heraus, dass wir mit der MIAT fliegen. Jetzt ist mir auch klar, warum im Bordmagazin von Aeroflot keine Antonow 24 abgebildet war. Jürgen und ich versuchen in einem gut ausgestatteten Ausrüsterladen die gängigen Gaskartuschen zu bekommen – ohne Erfolg. Charly und Volker bestätigten derweil die Flüge im MIAT-Büro. Kaffeetrinken fällt aus, da es kein heißes Wasser im Café gibt. Aus Charlys Sicht auch gut so – er mahnt schon seit einiger Zeit zur Eile. Um kurz nach eins stehen wir vor dem russischen Minivan – der Fahrer sitzt schon drin. Baira heißt er in der Kurzform – ist so um die 50 – etwas kleiner als Jürgen. Er sieht aus wie ein nordamerikanischer Indianer, sagt Charly. Das Auto sieht recht robust aus und ist in sehr sauberem Zustand. Gepäck rein, der Fahrer ist instruiert und los geht's.

Ein **Supermarkt** ist das Ziel. Die Fahrt zieht sich. Ein Mongole lässt keinen rein, es wird hartnäckig um jeden Zentimeter gerungen. Wir fahren einen großen Supermarkt westlichen Stils an. Fast ausschließlich westliche Produkte stehen in den Regalen. In Anbetracht der Tatsache, dass wir schnell in die Steppe wollen, ergeben wir uns in das Schicksal und versorgen uns hier mit allem. Ein hiesiger Markt wäre uns jedoch lieber gewesen. Punkt für Punkt haken wir die Einkaufsliste ab. Für schlappe 77 \$ haben wir innerhalb einer guten halben Stunde alles beisammen: Wodka, Wasser, Öl, Eier, Calbesa, Sir, Speck, Chleb, Nudeln, Cola, Milch, Mehl, Schokolade, Zwiebeln, Paprika, Obst, Nudelsauce, Kekse, Süßigkeiten, Gaskartuschen und Fleischkonserven.

Bepackt mit einigen Tüten und einem Karton laufen wir zurück zum Auto. Mitten in der recht engen, stark frequentierten Eingangstür bückt sich ein junger, dicker Mongole und verursacht ein Gedränge. Nachtigall ick hör dir trappsen! Meine rechte Hand geht sofort an die rechte Hosentasche. Kurz darauf merke ich, wie ein anderer Bursche mein Bein streift. Einige resolute Schreie von uns und die Bande reiht sich wieder in der Menge ein, als ob nichts gewesen wäre. Recht stümperhaft gemacht von den Jungs – Gott sei Dank. Das Geld werde ich aber von jetzt ab nicht mehr in der Außentasche der Hose aufbewahren – soviel ist sicher! Einladen und raus aus der Stadt. Der Kilometerstand im Auto zeigt: 93115



Fast jeder dritte Mongole lebt in Ulan Baator. Kaum 10 km vor der Stadt herrscht kaum noch Verkehr. Kahle unbewaldete Hügel, so weit das Auge reicht.

Unser heutiges Etappenziel sind die **Sanddünen Mongol Els**, etwa 260 km von Ulan-Baator entfernt. Schaf- und Ziegenherden, Rinder und Pferde – dazwischen einige Jurten. Die Piste ist asphaltiert und in leidlichem Zustand. Etwa 60 km/h sind drin.

Nun ja, halt einige Sanddünen! Wer nicht in die Gobi fährt, sollte hier unbedingt einen Stopp einlegen, heißt es im Reiseführer. Für den Hollandkenner jedoch ein eher mickriger Anblick. Es dämmt schon, als wir unser Zelt aufbauen. Danach das übliche Kochritual: Nudeln mit Soße. Die kleine Flasche Wodka wird wiederum im Stehen auf einer Sanddüne leergemacht. Selbstverständlich der Gesundheit wegen!

Erste Übernachtung an den Sanddünen Mongol Els



Morgen steht Erdene Zuu, das kulturelle Highlight der Mongolei, auf dem Programm. Den gesamten Abend bewacht uns eine Schar Hütehunde. Sie haben anscheinend nichts besseres vor und verbringen ihren Feierabend mit uns.

Dienstag, 10. September 2002

[Orchontal](#) | [Karakorum](#) | [Kloster Erdene Zuu](#) | [Tsetserleg](#) | [11. September 2002](#) | [See Terchijn Tsagaan Nuur](#) | [Chorgo-Vulkan](#)

Die erste Frostnacht! Jürgen hebt den Zeltboden beim Abbau an. "Hier seht mal – der blanke Frost – los mach ein Photo!" Und wirklich, der gesamte Boden ist mit einer Reifschicht überzogen. Die Zeltstangen sind ebenfalls sehr kalt. Kurz vorm Klebenbleiben – ha ha! Baira ist auch schon dabei sich und den Wagen für die Weiterfahrt vorzubereiten. Er hat selbstverständlich im Auto übernachtet. Es ist halb acht – ohne Frühstück fahren wir weiter Richtung Karakorum (Char Chorin) der alten Hauptstadt, von der allerdings nicht mehr viel zu sehen sein soll. Nur für den Hund, der uns gestern Abend nicht von der Seite wich, gibt es ein Stück Wurst. Langsam beginnt die Sonne zu wärmen und wir können uns unserer Jacken entledigen. Die Grassteppe ist hier ein wenig grüner – wir sind jetzt im **Orchontal**. Der Orchon ist mit 1124 Kilometern einer der längsten Flüsse in der Mongolei. Er mündet in die Selenge, den größten Zufluss des Baikals. Daraus entspringt die die Angara, die in den Jenissei mündet und von dort ist es dann nur noch eine "kurze" Bootsfahrt bis Dudinka. Das Autostraßensystem mag ja in Sibirien etwas unterentwickelt sein, aber die Wasserstraßen sind schon beeindruckend. In der Nähe von Karakorum sehen wir erstmals spärlich bewaldete Berge. Als wir unter den vielen Herden auch eine Kamelherde ausmachen, biegt Baira ab und nähert sich den Tieren. Scheu kennen die anscheinend nicht – sie lassen uns bis auf wenige Meter herankommen. Vielleicht liegt es ja an Jürgens Cameljacke. Im Kloster Erdene Zuu dann der erste größere Fauxpas der Reise – und der geht zu 100 % auf meine Kappe! Meine Kamera hat nicht transportiert – kein einziges Bild – von Anfang an!

Jürgen behält sich vor, das zu gegebener Zeit zu kommentieren. Im Moment registriert er es nur stumm. Echt ärgerlich! Wahrscheinlich müssen wir doch auf Volkers PowerPoint-Präsentation zurückgreifen. Volker testet auf dieser Reise nämlich seine neue Digitalkamera. Ebenso groß wie meine Minox sind mit dem Ding erstaunliche Sachen möglich. Unter anderem Filmsequenzen mit bis zu 30 Sekunden Länge. Über 3 Megapixel Auflösung. Da werden wir einige Tests bzw. Vergleiche zu herkömmlicher Technik machen, zumal es wohl auch möglich ist, von den Digitalaufnahmen Dias zu machen.



Das Kloster Erdene Zuu ist von einer 400 x 400 m langen Mauer mit 108 Stupas umgeben

Die Stadt **Karakorum** wäre als Ausflugsziel nicht erwähnenswert, gäbe es dort nicht **Erdene Zuu**. Es ist ein Kloster, umrahmt von einer 400 x 400 Meter langen Mauer mit 108 Stupas. Ich meine mich zu erinnern, dass diese Zahl irgendeine Bedeutung im Buddhismus hat. Im Inneren der Anlage stehen noch 3 Tempel. Einer davon im tibetischen Stil mit den leicht trapezförmigen Fenstern, die beiden anderen im chinesischen Stil. Dazu mehr und auch ein paar Worte zur Historie des Klosters wird sich Charly sicher vorbehalten:

Das Kloster in der jetzigen Form entstand zwischen 1554 und 1588. Es wurde auf den Trümmern einer Vorgängeranlage erbaut, die aus dem 7. Jahrhundert stammte. Damals hatte der regierende Khan den III. Dalai Lama in Lhasa aufsuchen lassen um dessen Segen für den Bau des Klosters zu bekommen. Aus Tibet kamen dann auch tatsächlich zwei hochrangige lamaistische Würdenträger um beim Aufbau zu helfen. Jahrhunderte lang sollen hier bis zu 10.000 Lamas gelebt haben, bis das Kloster im Verlauf der Kriege mit den mandschurischen Besatzern (heute ist die Mandschurei nur noch eine Landstrich wie zum Beispiel das Frankenland) schwer beschädigt wurde. Wieder aufgebaut um 1760, 1796, 1808 und 1814 repariert bzw. rekonstruiert. Die stalinistische Säuberung reichte auch bis hierher und so wurde das Kloster bis auf wenige Gebäude, die 1941 als Museum eingerichtet wurden (das den volkswirtschaftlichen Unsinn des Klerus darstellen sollte), zerstört. Allein die Verbrennung der umfangreichen Bestände der Klosterbibliothek soll nach Augenzeugen über einen Monat gedauert haben. Die Lamas mussten Ihre Klöster verlassen und eine weltliche Arbeit annehmen. Wer das nicht tat, wurde umgebracht. Die kommunistischen Machthaber waren bemüht, eine Art Nachfolge der Lamas anzutreten und den Marxismus-Leninismus der zutiefst gläubigen Bevölkerung als Ersatzreligion anzubieten, in deren Mittelpunkt die Verheißung auf ein besseres Leben noch im Diesseits stand. Heute finden wieder religiöse Zeremonien in den drei noch stehenden Tempeln statt. Sie werden von 46 Lamas

durchgeführt. Vor allem sachverständiges Personal in Sachen Restauration fehlt, um das wenige, was das Kloster mittels des Tourismus einnimmt (10.000 bis 20.000 \$ pro Jahr) auch sinnvoll einzusetzen.



Im Inneren der Anlage stehen noch 3 Tempel. Einer im tibetischen Stil mit leicht trapezförmigen Fenstern, die beiden anderen im chinesischen Stil

Frühstück vor der Klostermauer

Umlagert von mehreren Hunden beginnen wir mit der Frühstücksprozedur vor den Toren des Klosters. Kaffee für uns und Tee für den Fahrer. Danach Eier mit Speck und Jürgens Vitamintrunk. Ich brauche das ja gar nicht mehr zu schreiben, es wiederholt sich ja eh täglich. Volker kommandiert mich zum Schreiben ab, als ich unschlüssig um die dreieckige Eierpfanne schleiche. Wenn ich mich jetzt auf den Beifahrersitz setze und schreibe, weiß der Fahrer wer der Chef ist, gebe ich zu bedenken! Schwärme von Graureihern kreisen über uns. Wir rätseln, ob sie sich sammeln, um irgendwo nach Süden zu ziehen. Unser Radau, um die Hunde zu verjagen, bewirkt genau das Gegenteil. Im Nu verdoppelt sich die Anzahl der Vierbeiner um unsere Kochstelle. Aber sie sind in keinsten Weise aggressiv. Ein Schmankerl zum Abschied ist ihnen sicher.

Über staubige unasphaltierte Pisten fahren wir weiter in Richtung Tsetzerleg. Es gibt viele kleine, und wie es aussieht, auch dauerhafte Jurtensiedlungen entlang der Piste. Eine 60 bis 70 köpfige Pferdeherde veranlasst Baira darauf zuzuhalten. Die Pferde gehören einer Familie mit zwei kleinen Kindern. Wir werden in die Jurte gebeten. Kaum sitzen wir auf einer niedrigen Liege links des Eingangs, bekommen wir aus einer großen Tasse Airag serviert. Vergorene, leicht säuerlich bis ranzig schmeckende, kalte Stutenmilch. Wir probieren tapfer. Im Reiseführer schreiben sie, dass selbst die Mongolen zu Beginn der Airagsaison Schwierigkeiten mit dem Magen haben. Kurzes Schlucken bei Volker und Charly. Charlys Bitte, ein Foto machen zu dürfen, artet in eine wahre Fotosession aus. Zumal Volker mit seiner Digitalkamera in das Geschehen eingreift. Lautes Gelächter bei unserem Gastgeber, als Volker ein gerade gemachtes Foto auf dem Display herumzeigt. Der Jurtenherr zerrt seine Frau geradezu vor die Kamera. Viele Leute mit Videokamera können noch nicht hier gewesen sein, bemerkt Volker später. Als wir die Jurte wieder verlassen, überreichen wir ein paar Geschenke (Schokolade, Kerzen, Kugelschreiber).





In der Jurte einer mongolischen Pferdezüchterfamilie

Dadurch angeregt oder weil sowieso geplant war, die Stuten zu melken, werden wir gebeten, mit zu den Pferden zu kommen. Ein Kind bleibt in der Jurte zurück, das andere wird in der Nähe der Pferde auf dem Boden abgesetzt. Melken ist Frauensache! Um die Stuten zu melken, wird zunächst ein Fohlen zur Stute geführt um den Milchreiz auszulösen. Die Fohlen sind tagsüber angebunden. Kurze Zeit später wird es weggezogen und die Stute wird gemolken. Derweil wir das eine oder andere Fohlen halten, macht sich unser Gastgeber daran, mittels einer langen Holzstange mit Schlinge ein Pferd einzufangen. Für wen fängt er denn jetzt ein Pferd ein? Ein kurzer Blick zwischen uns genügt. Natürlich für Jürgen – unseren Kirgisen! Flugs wird das Pferd gesattelt und Jürgen sitzt auf. Dann noch die traditionelle Stange und fertig ist das Bild vom mongolischen Reiter. Sowohl Jürgen als auch das Pferd machen eine gute Figur. Eine halbe Runde um die Herde und wieder zurück. Er hat das einfach drauf. Ohne jegliche Hilfe fängt er sogar eine trächtige Stute ein. Jeder von uns Dreien, der sich jetzt noch auf einen Gaul setzen würde, sähe unweigerlich alt aus. Charly würde mit seinen langen Beinen eher an Sancho Pansa auf dem Maultier erinnern, denn dem Ideal eines Steppenreiters nahekommen. Nein, Nein! Jürgen ist da schon der Richtige.



Pferd wie Reiter: Klein, zäh und ausdauernd!

Nach knapp einer Stunde sind die beiden Zinkeimer voll. Die Milch wird in eine große Plastiktonne geschüttet und mit einem großen kreuzförmigen Holzstampfer geschlagen. Nachher im Auto nehmen wir alle zur Desinfektion einen ordentlichen Schluck Wodka und nach knapp zwei Stunden sind wir wieder unterwegs. Zuvor füllt sich unser Fahrer noch eine Flasche Airag ab. Eine schöne Fahrtunterbrechung – trotzdem wollen wir heute noch so weit als möglich hinter Tsetzerleg kommen. Der Grund: wir möchten morgen frühzeitig – am besten schon am Mittag – in der Chorgo-Vulkangegend sein, um unser Zelt aufzuschlagen und dann die Gegend zu Fuß zu erkunden.

In **Tsetzerleg** sind wir kurze Zeit später. Die Stadt hat etwa 15.000 Einwohner und liegt auf 1700 Meter Höhe in einem Talkessel. Wir halten hier nur zum Tanken, obwohl es hier das beste Museum der Region geben soll. Vielleicht lässt sich ja auf dem Rückweg ein kleines Zeitfenster dafür reservieren. Im Gegensatz zu Ulan-Baator, wo es selbst in der Stadt Jurtenviertel gibt, sehen wir hier fast ausschließlich bunt bemalte Häuser. 30 Kilometer

hinter Tsetzerleg endet unsere heutige Etappe auf einer Wiese. Die Gegend ist bewaldet. Mit dem Wandern morgen Nachmittag sieht es wohl schlecht aus.

Volker warnt bereits beim Zeltaufbau davor, dass wir das Zelt auf einem Trampelpfad für Rindviecher aufbauen. Wir winken ab. Die sind doch nicht blöd – die werden einfach um unser Zelt herum marschieren. Werden sie nicht – konstatiert Volker! Tja, was soll ich sagen: Die Viecher bleiben wirklich vor unserem Zelt stehen und wir kommen nicht umhin, sie eigenhändig in eine andere Richtung zu treiben.



Zweite Übernachtung. Die Wiese müssen wir uns mit den Rindern teilen.

Zur Abwechslung gibt es heute mal Nudeln. Baira beginnt mit einem vorsintflutlich aussehenden Benzinkocher – den Sprit dafür entnimmt er dem Autotank – einen großen Topf mit Wasser zu erhitzen. Den Topf stellt er auf zwei zuvor herangeschaffte große Steine. Nach einigen Fehlzündungen brennt das Ding halbwegs. Ich gebe ihm unser Messer, mit dem er dann das Hammelfleisch kleinschneidet. Später kommen noch Nudeln – eine Art Ravioli – und einige Gewürze hinein. Schmeckt ganz passabel, wie ich später selbst feststellen kann.

Mittwoch, 11. September 2002

Der Wecker klingelt um 6:55 Uhr und beendet die zweite Frostnacht in der mongolischen Steppe. Frühstück später – es ist schweinekalt. Unser heutiges Ziel ist die Chorgo-Vulkangegend und dort der **See Terchijn Tsagaan Nuur**. Der See liegt auf knapp 2100 m Höhe, ist etwa 20 m tief und soll sehr fischreich sein. Nach ersten Schätzungen sollten wir die 140 km bis zum Nachmittag schaffen. Um halb eins sitzen wir jedoch noch beim Pfannkuchenbacken auf einem Steinhügel mit Blick über die Hochebene. Yaks und Pferde weiden an einer noch feuchten Stelle inmitten des Tals. In der Ferne erkennt man einige Jurten. Die Berge auf der gegenüberliegenden Talseite sind spärlich bewaldet. Fast ausnahmslos Lärchen, die beginnen, ihre Nadeln zu verlieren. Vor dem Frühstück lag noch ein Schamamensteinchen auf dem Weg. Der riesige Felsbrocken, übersät mit Inschriften und blauen Fähnchen, ist etwa 20 m hoch und misst 10 m im Durchmesser. Er hat eine mystische Bedeutung für die Einheimischen. Rundherum touristisch erschlossen mit Toiletten, einer Art Frittenbude, Hoteljurten und riesigem Parkplatz mitten in der Steppe. Mit uns bestaunten zwei Busladungen mongolische Touristen diesen Stein in der Steppe!

*Der riesige Felsbrocken, übersät mit
Inschriften und blauen Fähnchen, ist etwa 20
m hoch und misst 10 m im Durchmesser*



Die Pfannkuchenbruzzelei läuft jetzt professioneller ab, als auf dem Bahnsteig von Slyudanka. Aus einer leeren Bierdose bastele ich einen Schaber. Das ganze dauert natürlich seine Zeit – und so sind wir erst wieder um halb zwei auf der Piste. Baira hält ein Nickerchen in der Sonne, nachdem er sich einen Pott Tee gekocht hat. Wir sind jetzt auf knapp 2000 Meter Höhe – es ist warm, ein wenig diesig und es weht ein leichter Wind. Die Gegend ist sehr trocken, es hat wohl eine Weile nicht mehr geregnet. Das unterstreichen auch die Waldbrände auf einigen der Hügel. Der Weg zum See zieht sich! Selbst unser Fahrer macht schon seine Scherze: Njet ozero! Von wegen, er spricht kein russisch!



*Am Baum mit den 100 Zweigen
können wir natürlich nicht
vorbeifahren. Es ist eine alte
Lärche mit ausladenden
verkrüppelten Ästen, über und
über mit Gebetsfahnen und altem
Krimskrams behängt. Der Fuß des
Baumes sieht aus, als ob jemand
einen kompletten Glascontainer
mit Wodkaflaschen ausgeschüttet
hat.*

*Man sagt, hier vorbeizufahren,
ohne eine Opfergabe zu
hinterlassen, bringt unweigerlich
Unglück. Wir hinterlassen eine
Postkarte des Kölner Doms!*

Wir fahren jetzt durch eine Landschaft, die sichtbar durch Vulkantätigkeit geformt wurde. Der letzte Ausbruch soll mehr als 6000 Jahre zurückliegen. Kaum zu glauben, wenn man das erstarrte Lavafeld sieht, das ein ganzes Tal bedeckt. Die Gegend hier lässt sich durchaus mit Island vergleichen. Am Nachmittag fahren wir über Lavagestein an den Kraterrand des fast 2300 m hohen **Chorgo-Vulkan**. Der Aufstieg dauert nur knapp 20 Minuten, weil wir schon auf über 2000 m sind. Zudem erleichtert eine gegossene Betontreppe den Aufstieg. Der Krater ist fast kreisrund, etwa 200 m im Durchmesser und fällt gleichmäßig im Winkel von 45° etwa 100 m tief ab. Trotz des diesigen Wetters sehen wir nun erstmalig den See, das Ziel unserer heutigen Etappe. Nur mit dem Wandern wird es wohl, wie bereits befürchtet, nichts mehr werden – es sei denn, wir machen eine Nachtwanderung. Egal – wir genießen die Aussicht vom Kraterrand und trinken dazu ein Döschen Bier – das hat auch seinen Reiz.

Das Zelt bauen wir in 20 Meter Entfernung vom nördlichen Seeufer auf. Es gibt sogar einen richtigen Sandstrand. Nach dem obligatorischen Bad im See – er ist kälter als der Baikal – laufen wir ausgerüstet mit Schokolade, Bier und Weltempfänger auf einen nahen Hügel und lassen den Tag ausklingen. In einer windgeschützten Felsenecke am See bereiten wir im Dunkeln das gemeinsame Abendessen zu. Nach dem Essen verzieht sich Baira in sein Auto.

Es ist fast windstill, die Seeoberfläche ist spiegelglatt. Nur ein kleiner Tauchvogel in Ufernähe macht ein paar Wellen. Die Sonne ist aufgrund des Hochnebels kaum zu sehen. Der Weltempfänger leiert die Börsenkurse aus aller Welt herunter. Heute ist der 11. September und die Ereignisse des letzten Jahres sind uns immer noch mehr als gut vor Augen.



Am Kraterrand des Chorgo-Vulkans

Beim abschließenden Wodka erzählt Charly von einer starken Explosion, die sich 30. Juni 1908 über Sibirien ereignet hat. Es existieren viele Augenzeugenberichte, die eine helle Feuerkugel beschreiben, welche mit lautem Knall explodierte. Luftdruckwellen davon waren sogar noch in Europa messbar. Außerdem führte die Explosion in Sibirien und in weiten Teilen Europas zu den eigentlich nur im Norden bekannten weißen Nächten. Berechnungen ergaben, dass ein Objekt von 300 m Durchmesser in etwa 5 km Höhe explodiert sein musste. Man vermutete einen Meteoriten aus Eis. Man nennt ihn auch [Tunguska-Meteorit](#). Erst 1921 wurde eine Expedition losgeschickt um Licht auf die Sache zu werfen. Die Expedition fand dann 500 km nördlich von Bratsk ein Gebiet vor, wo noch 13 Jahre nach dem Ereignis 2000 km² Baumfläche verbrannt bzw. umgeknickt waren. Meteoritenmaterial oder einen Krater fand man jedoch nicht. Und weil Charly gerade so schön im Redefluss ist, erzählt er noch die Geschichte, als die Russen versuchten, die nördlich gelegenen Städte aus dem Weltraum zu beleuchten (das [Znamya-Projekt](#)). Mit Sonnenreflektoren wollten sie etwa 1/100 des Sonnenlichtes erreichen. Charly sagt, das sei viel; eine Vollmondnacht erreicht nur etwa 1/10000 eines Sonnentages. Solch eine Story zieht natürlich weitere Diskussionen über Sterne, Entfernungen und Lichtgeschwindigkeit nach sich. Ehe man sich versieht, ist die Flasche Wodka auch schon leer.

[weiter im Text](#)

[weiterführende Links](#)

[HOME](#)

[Ich Tamir](#) | [der russische Kleinbus](#) | [am See Ugij Nuur](#) | [Char Buchijn Balgas](#) | [Ulan-Baator](#) |

Donnerstag, 12. September 2002

Wie mit Jürgen gestern Abend abgesprochen springen wir zwei aus dem Schlafsack direkt in den See. Es ist noch fast dunkel und der Sand klebt kalt unter den Füßen. Das Zelt wird in Rekordzeit abgebaut und verstaut. Die Sonne ist noch nicht aufgegangen. Es ist zwar kalt, aber als Frostnacht kann diese Nacht leider nicht eingestuft werden.



Video von morgendlicher Fahrt durch das Chorgo-Gebiet laden:

[Codec Indeo 3.2](#) (alt, 472kB)

[Codec Indeo 5](#) (ab Windows2000, 662kB)

Um 7 Uhr 20 sind wir schon unterwegs. Die heutige Etappe zum See Ugij Nuur ist recht lang. Der kleine, flache und fischreiche See liegt etwa auf halben Weg zurück nach Ulan Baator. Die Jungs diskutieren schon die Art der Zubereitung des noch zu fangenden Fisches. Es sollte schon das richtige Gewässer für meine Flachwasserangel sein. Nach 2 ½ Stunden sind wir bereits an unserem gestrigen Rastplatz. Wir legen auch hier wieder unsere Frühstückspause ein. Die Apfelschalen vom Vortag sind verschwunden. Den alten Mohnbrotkanten legt Jürgen direkt vor den Ausgang einer größeren Erdhöhle – wahrscheinlich die eines Murmeltieres. Heute will Volker das zelebrieren der Zubereitung des Vitamintrunks in einer Videosequenz festhalten. Die Reaktion dreier verschiedener Tabletten, eines Pulvers mit Whisky und Wasser hat schon was und ist als Einklinker in die Powerpoint-Präsentation auf alle Fälle zu gebrauchen.



Video von Jürgens Freiluftübungen laden:

[Codec Indeo 3.2](#) (alt, 226kB)

[Codec Indeo 5](#) (ab Windows2000, 314kB)

Die Fahrt scheint heute schneller zu gehen als gestern. Und wirklich um halb zwei sind wir in **Ich Tamir** – etwa 25 Kilometer vor Tsetserleg. Baira kommt mit einem Sixpack Bier und einer Flasche Wodka aus einer Hütte. Dies veranlasst uns schon mal die Trinkgeldfrage zu diskutieren. Die Vorstellungen reichen von 15\$ bis 40\$. Ich merke an, dass ich ihm schon mein Fischmesser versprochen habe. Schließlich einigen wir uns auf 20\$, das Fischmesser und noch ein Feldessbesteck obendrauf.

In Ich Tamir stellt sich auch die Frage über Tsetserleg zu fahren, oder eine andere Strecke über Battsengel zum Ugij Nuur zu nehmen. Ich erwähne nochmals, dass in Tsetserleg ja das beste Museum in der Region zu finden sein soll. Um es vorweg zu nehmen: Das Abstimmungsergebnis lautet 3 zu 1 für die Strecke über Battsengel!

Kurz hinter Ich Tamir halten wir an einer Jurte. Baira muss nach dem richtigen Weg fragen. Und was gibt es sonst noch in einer Jurte? Klar, Airag! Diesmal sogar mit etwas Gebäck – einer Art Krapfen. Eine große Plastikschaale mit Airag wird uns gereicht.



*Volker versucht die Fliegen und den Dreck auf der Oberfläche der Airagschale durch Pusten kurz vor dem Trinken wegzublasen. Interessante Technik!
Ich schaue einfach woanders hin während ich einen Schluck nehme.*



Die Jurte sieht etwas sauberer und aufgeräumter aus als die der Pferdezüchterfamilie von vor zwei Tagen. Zwei Bettgestelle mit Decken, eine Art Frisierkommode und eine Truhe stehen an der Seitenwand. In der Mitte stehen ein kleiner Tisch und vier kleine Hocker aus Holz. Die Gastgeber schöpfen Airag aus einem großen Lederbeutel, der an der Jurtenwand hängt. Die Wand der Jurte besteht aus einer scherenförmigen Holzkonstruktion, die wie ein Fächer zusammengeklappt werden kann. Mehrere Teile davon ergeben die Jurtenwand. Die Dachkonstruktion besteht aus langen runden Hölzern, die auf einem Scherengitter aufliegen und oben durch einen Ring zusammen gehalten werden. Durch die 60 bis 70 Zentimeter große Öffnung ragt dann das Ofenrohr. Auf dieses Holzgerüst werden von außen Filzbahnen in mehreren Lagen aufgebracht. Den Abschluss bildet ein dickes, helles Leinentuch, das der Jurte das typische Aussehen verleiht.

Es versteht sich von selbst, dass wir auch hier einige kleine Geschenke überreichen. Die beiden Kinder könnten der Marke "Rotbäckchen" wieder zu altem Glanz verhelfen.

In Battengel kaufen auch wir noch ein Sixpack koreanisches Bier und eine Flasche Wodka. Die beiden Brote, die ich auch noch erstehe stellen sich später als ungenießbar heraus. Während einer Toilettenpause beobachten wir, wie Adler und Bussarde ihre Kreise ziehen. Ab und zu sieht man einen Schatten über den Boden huschen. Nahrung gibt es hier in Hülle und Fülle. Alle möglichen Mäusearten, Erd- und Streifenhörnchen, Hamster und natürlich Murmeltiere. Das Schnarren der geflügelten Heuschrecken ist überall zu hören. Im Hochsommer sind sie in vielen Gegenden eine echte Plage. Bei jeder Rast kratzt Baira einige vom Kühlergrill.



Tagträume auf den Straßen der Mongolei

Der **russische Kleinbus** ist ein robustes Gefährt. Er sieht aus wie ein Kastenbrot auf vier Rädern. Ausgestattet ist er mit zwei Tanks und großen Blattfederpaketen. Zum Einlegen der diversen Geländegänge und des Allradantriebes dienen zwei lange Hebel, die echt was aushalten müssen. Baira betätigt sie mit gehörigem Kraftaufwand. Ansonsten ist das Auto mit allem ausgestattet, was nötig ist – viel ist nicht nötig! Doch eins ist absolut nötig: Der Wagen muss sauber sein! Baira wischt auch schon mal während der Fahrt den Staub vom Armaturenbrett. Abends folgt dann die Generalreinigung: Innenraum ausfegen und feucht durchwischen, Scheiben und Scheinwerfer mit einem feuchten Lappen säubern.

Und hier ein paar Gedanken von Volker: [Tagträume auf den Straßen der Mongolei](#)



Am See Ugij Nuur angekommen – es ist kurz vor sieben und die Sonne steht noch einen Daumensprung über dem Horizont – werfen wir gleich unsere Angel aus. Ein Stück Wurst als Köder soll hier den Erfolg bringen. Vielleicht klappt's ja diesmal besser als beim "Nudelbaden" am Baikal.

Ich sitze mit meiner Angelrolle am See, schaue in die glutrote Sonne und genieße den Augenblick. Die Jungs bauen gerade das Zelt auf. Ein Rascheln hinter mir lässt mich hochschrecken. Ein Murmeltier auf dem Weg ins Wasser! Ich verjage das Vieh sofort weil die Biester den Pestfloh übertragen können. So steht es jedenfalls im Reiseführer. Wie Volker später berichtet war das Tier dem Verenden nahe. Sie haben es reglos irgendwo liegen sehen. Vielleicht wollte es sich ja selbst ertränken?

Wir entscheiden uns spontan doch nicht zu warten bis einer anbeißt, sondern schon mal das Wasser für die Nudelsuppe aufzusetzen. Sicher ist sicher! Nach dem gemeinsamen Essen teilt Baira seinen Wodka in 5 gleiche Teile: *Sto gram* für jeden! Der Abend klingt auf einer schmalen Landzunge am See bei einem Wodka aus unserem Bestand aus.



Pferde am Ufer des Ugij Nuur

Also ich esse auch Fisch zum Frühstück. Die Angel bleibt – von Charly fachmännisch im Uferkies verankert – natürlich über Nacht ausgelegt.

Freitag, 13. September 2002

6.30 Uhr! Die Angelschnur hat den See gereinigt! Jede Menge Algen haben sich an ihr festgesetzt und lassen sich nur schwer wieder entfernen. Einige Meter Schnur muss ich opfern! Das erhoffte Frühstücksfischlein befindet sich leider nicht am Haken.

Kurz nach sieben sind wir wieder unterwegs, denn 300 Kilometer bis Ulan–Baator sind kein Pappenstiel. Als Zwischen- bzw. Frühstücksstation fahren wir zur einer alten Ruine unweit der "Hauptpiste". **Char Buchijn Balgas** heißen die Reste einer alten Burg; sie ist aus Schieferplatten gemauert. Nach dem Rundgang durch die Ruinen schließt man uns ein kleines Häuschen auf, welches sich als Museum entpuppt. Einige Tonscherben, Knochen und Luftbilder der Region sind ausgestellt. Hat im Reiseführer ein blaues Kästchen, was bedeutet: unter keinen Umständen versäumen! Der *Ugij Nur* hat nur ein graues im *DuMont Richtig Reisen*: kann man machen! Soviel zu den Prioritäten. Irgendwo stehen noch ein paar Photovoltaikpanels in der Ecke, die wahrscheinlich niemand hier anschließen kann. Neben dem Häuschen dreht sich ein Windrad. Was es antreibt, können wir nicht feststellen. Das Ganze sponsert ein japanisches Unternehmen. Die sollten demnächst noch mal vorbeischauen.



Die Burgruine Char Buchijn Balgas, westlich von Ulan Baator

Der Platz hinter einer zwei Meter hohen Mauer der Ruine eignet sich hervorragend für unsere Frühstückszereemonie. Der letzte Tag in der Steppe, da wird noch mal so richtig gezaubert. Wahlweise Speck- oder Apfelpfannkuchen bis zum Abwinken. Der eine ißt, der andere brutzelt – dabei wird philosophiert. Das geht so reihum. Die Sonne erwärmt langsam die Schieferplatten. Zwei Stunden vergehen wie im Fluge.

Durch eine Bilderbuch-Prärie-Landschaft fahren wir weiter nach Osten. Charly sieht in jedem mongolischen Reiter einen Verwandten von John Wayne. Telegrafmasten ziehen sich bis zum Horizont. Jetzt noch eine Bahnstation und wir sind mitten in "High Noon"! Unzählige Knochen von verendeten Rindern und Pferden glänzen weiß in der Sonne. Auf den letzten 120 Kilometern bis Ulan-Baator sehen wir viele *Owoos*, das sind Steinpyramiden, die überall in der Mongolei zu finden sind: an Hauptstraßen, Pässen, auf Bergen und auch schon mal in "the middle of nowhere". Vielfach sind die *Owoos* mit Gebetsfahnen und allerlei anderen Opfergaben verziert (wie am Baum mit den 100 Zweigen). Wenn man an einem *Owoo* vorbeikommt, soll man 3 Steine hinzufügen und, falls er mitten auf dem Weg steht, links an ihm vorbeifahren.



Letzte Pause kurz vor Ulan-Baator

Um 18:00 Uhr sind wir wieder in Ulan–Baator. Es ist eine andere Welt. Kilometerstand des Kastenbrottes: 94424. Wir sind 1309 Kilometer in gut 100 Stundengefahren! Kurz vor unserer Ankunft schenken wir Baira die Dollar, das Fischmesser und ein Essbesteck. Er bedankt sich überschwenglich. Der Verkehr in Ulan-Baator ist chaotisch. Es wird bis auf den Zentimeter aufgefahren. Vorgelassen wird keiner. Wir laden unser Gepäck aus und steigen wieder in *Nassans Guesthouse* ab. Bezahlt haben wir ja schon. Der Stadtrundgang in Ulan-Baator kommt zwangsläufig etwas zu kurz. Es beginnt schon zu

dämmern, als wir über den *Suchbaater-Platz* laufen. Vor dem Regierungsgebäude steht eine etwas kleinere Version des Moskauer Lenin-Mausoleums. Darin stehen die Urnen von Suchbaater, dem Revolutionsführer und einem Diktator, der in den dreißiger Jahren unter anderem die Zerstörung fast aller Klöster zu verantworten hatte. Dann gibt es noch ein klassizistisches Opernhaus, einen riesigen Kulturpalast, den die Sowjets bauten und eine Börse im wunderschönen Zuckerbäckerstil, die ehemals ein Kino für Kinder beherbergte. Uns fällt auf, und das wird später in Irkutsk auch nicht anders sein, dass es trotz Rechtsverkehr fast ebenso viele Rechtslenkerautos gibt. Fast alle stammen aus japanischer Produktion. Wahrscheinlich herrscht hier ein reger Gebrauchtwagenhandel mit Japan.

Ulan-Baator die kälteste Hauptstadt der Erde ist (Jahresdurchschnitt etwa -4 °C).

Nach unserem Rundgang entscheiden wir uns (2 : 1 bei einer Enthaltung) in einem Jurtenrestaurant zu speisen. "*IchmagaberkeinenHammelJürgen*" wurde dank der Enthaltung von "*PizzawäremirliieberCharly*" überstimmt! 8 \$ pro Nase – Getränke extra – für das National-Food 4-Gänge Menü. Airag ist keiner dabei und auch kein Fitzelchen Murmeltier. Es ist eher russisch angehaucht: Teigtaschen mit gehacktem Hammel (eine Art Pelmeni) Suppe, Salat und Eis. Wir sind ganz alleine in der Palastjurte, die schätzungsweise 30 Personen Platz bietet. Die Sitzhaltung auf den sehr niedrigen Hockern ist beim Essen nicht sehr bequem.



Abschlusssessen in der Palastjurte in Ulan-Baator

Nach dem Essen suchen wir zunächst das hiesige "*Hard Rock Cafe*" – finden es aber nicht. So landen wir denn im Chingis-Brauhaus, einer Art mongolischer Malzmühle. Was für Gegensätze – ich kann mich nur wiederholen. Ulan-Baator ist eine Insel inmitten der Steppe. Sämtliche Versorgungsleitungen, Telefon, Industrie etc. konzentrieren sich hier. Volker gibt einen kurzen Einblick in das heutige Schulsystem und vergleicht es mit den Zuständen zu Sowjetzeiten. Die Sowjetzeit schneidet da ganz gut ab. Damals wie heute herrschte Schulpflicht. Vor 1990 wurden über 80 % der Kinder regelmäßig unterrichtet. Heute sind es nicht einmal 50 %! Eine fatale Situation für das Land. Die Gründe dafür sind klar: Früher wurde der Schulbesuch sowie die Schulsachen vom Staat bezahlt. Heute müssen die Familien selbst dafür aufkommen. Viele können das jedoch nicht. Viele sehen aber auch keinen Sinn in einer Schulbildung bei der man für das Nomadenleben nichts lernt! Ich finde, zumindest den Dreisatz sollte jeder Mongole beherrschen: 3 Stuten melken ergibt 10 Liter Airag; wieviel Stuten muss man melken, um 25 Liter Airag zu bekommen? Na ja, man kann auch einfach solange melken, bis der Beutel voll ist.

[Irkutsk](#) | [Freilichtmuseum Talcy](#) | [Listwanka](#) | [Baikalmuseum](#) | [Cerkijs Fels](#) | [Rückfahrt nach Irkutsk](#)
[Dekabristen-Museum](#) | [Eisbrecher "Angara"](#) | [Letzter Tag in Sibirien](#) |

Samstag, 14. September 2002

Um 6 Uhr rüdeln wir auf und fahren mit einem schon wartenden Taxi zum Flughafen. Charly arbeitet sich schon am Flughafen wieder in die sibirischen Unterlagen ein. Wir haben immerhin noch knapp 2 Tage in Russland. Wie bereits erwähnt fliegen wir mit einer alten Antonow 24 – einer 2-motorigen Maschine für etwa 40 Passagiere. Die Bordverpflegung übertrifft unsere Erwartungen. Es gibt zwar keine Tische an den Sitzen, doch was wir in die Hand gedrückt bekommen ist recht schmackhaft. Der Mongolei-Burger mit Käse, Gurke, Salami und Zunge ist mehr als sättigend. Bei recht diesigem Wetter fliegen wir über die mongolische Steppe. Volker arbeitet bereits die Mongolei-Tour auf, indem er ausführlich den Reiseführer studiert. "Sonst komme ich ja doch nicht mehr dazu", sagt er. Charly sucht immer noch den Busbahnhof in Irkutsk wo die Busse nach Listwanka abfahren. Die alte Antonow setzt sicher in **Irkutsk** auf. Sonnenschein und 20 °C: Sibirischer Altweibersommer! Jetzt hat Charly wieder das Kommando und da ist natürlich Kultur angesagt. "Dein Vater wird sicherlich fragen wo Du in Irkutsk überall gewesen bist", so Charly zu Volker. "Und wenn Du dann nicht weißt wer oder was die Dekabristen sind, dann fällt das auch auf mich zurück", setzte er noch hinzu!

Zunächst steht das **Freilichtmuseum in Talcy** auf dem Programm – ein unbedingtes Muss für jeden Besucher am Baikalsee. Die Dekabristen müssen warten. Per Minibus fahren wir 50 Kilometer an der Angara entlang. Nach dem Museumsbesuch soll es per Bus weiter nach Listwanka gehen.



Umgeben von lichtigem Birken- und Buchenwald finden sich auf dem Gelände des Freilichtmuseums jede Menge Zeugnisse sibirischer Holzarchitektur.

Zum Teil finden sich hier Originalbauten, die irgendwo abgebaut und hier wieder aufgebaut wurden. Einige Häuser sind mehr als 400 Jahre alt. Aber es wird auch Neues hinzugefügt. So wird in 20 Meter Entfernung des Originalturmes der ersten sibirischen Festung ein zweiter Turm neu gebaut. Dazwischen ein paar oben angespitzte Pfähle und fertig ist die Festung. Weiterhin gibt es Grabstellen, Bauernhäuser mit Stallungen und eine Schule. Natürlich fehlen an einem solchen Ort die Souvenirläden nicht. Die größte Puppe ist jetzt Putin. Gorbis und Jelzins sind nur noch im Kleinformat zu haben. Wir schlendern bei Sonnenschein durch die weitläufige Anlage an der Angara. Der Blick auf die angestaute Angara und die Ufer ist traumhaft.

Zurück an der Hauptstrasse erfahren wir, dass der Bus vor 5 Minuten abgefahren ist. Rucksäcke auf und ab an die Strasse. Ich hatte den Kuli noch nicht gezückt und Charly, der – wie man in der Mongolei sagt – "nach den Pferden schaute", ist noch nicht aus dem Wald zurück, da hält auch schon ein leerer Minibus vor uns.

Ortseingang **Listwanka** – wie schon gesagt: Kultur, Kultur. Schnurstracks geht es ins Limnologische Museum (Limnologie ist die Wissenschaft von Binnengewässern und ihren Organismen). Mit anderen Worten ins **Baikalmuseum**. Wie bestellt ist gerade eine Führung in Deutsch im Gange. Also lauschen wir der Reiseleiterin was sie so alles erzählt. Sehr viel Neues erfahren wir nicht.

Hinzuzufügen ist noch, dass man unter günstigen Bedingungen 40 bis 50 Meter in den See hinein sehen kann, dass der See das größte Trinkwasserreservoir der Erde ist und dass er zwischen Ende Oktober und Anfang Januar zugefroren ist. Das Eis wird 70 bis 110 cm (in Ausnahmefällen auch 2 m) dick. Seit 1992 wird das Wasser aus 400 Metern Tiefe angesaugt und als Trinkwasser in Plastikflaschen verkauft. Es gibt einen Fisch, der Golomjanka heißt, und fast nur aus Fett besteht. Er kann in kurzer Zeit vom Grund des Sees aufsteigen (Druckunterschied 150 bar), oben kurz seine Larven zur Welt bringt um dann wieder abzutauchen, weil es ihm oben zu warm ist. Er ist nicht mit Netzen oder der Angel zu fangen, sondern wird durch hohe Wellen an Land gespült. Dann wird er von Menschen im Dunkeln aufgesammelt (bei Tageslicht löst er sich in Nichts auf) und für kultische Handlungen den Mönchen gebracht.

In einem anderen Zusammenhang schimpft die Reiseleiterin über das nicht vorhandene Qualitätsdenken in der Sowjetzeit (inklusive der Gründe) und lobt die Qualität und die Langlebigkeit der "Goldenen Schnalle".

Im Anschluss an den Museumsbesuch laufen wir auf den 750 m hohen Aussichtshügel (**Cerskijs Fels**) und dann mit vollem Gepäck noch 5 Kilometer an der Uferstrasse bis ins Zentrum. Es ist schon später Nachmittag und so wird es langsam Zeit ein Plätzchen für die Nacht zu suchen. Irgendwie steht uns heute nicht der Sinn nach Zelten. Außerdem wollen wir am Abend irgendwo noch etwas essen gehen. Das Zelt irgendwo aufzubauen – womöglich noch mit Schlafsäcken drin – und dann einfach losziehen, scheint uns hier nicht angebracht. Wir marschieren eine lange Dorfstrasse herauf, die vom See wegführt. Vielleicht ergibt sich ja was anderes? In den Gärten wachsen Kartoffeln, verschiedene Kohlsorten und Erbsen direkt neben mannshohen Dahlienbüschen. Dazu die bunt gestrichenen Holzhäuser und das warme Licht der tief stehenden Sonne ergeben ein fast schon romantisches Bild.

In einem der komfortabler aussehenden Häuser klopfen wir an. 30 \$ für ein Doppelzimmer. Meine Frage, ob es denn da nicht etwas preisgünstigeres gäbe, wird kategorisch verneint. Als die Hausmatrone mich dann, auch noch ohne eine Mine zu verziehen darauf hinweist, dass derzeit die Dusche nicht funktioniert, glaube ich fast an eine Provinzposse. Die wollen allem Ernstes 60 \$ für 2 winzige Doppelzimmer. Njet! Jürgen kriegt sich kaum noch ein: "Da übernachten wir doch lieber im Schlafsack am Baikalufer, oder?", sprach und blickte in die Runde. Kurz vor der Mündung auf die Uferstrasse finden wir dann jedoch noch ein uns zusagendes Quartier für 500 Rubel (17 \$) in einem alten Holzhaus mit echt russischem Flair. Gut, einer muss auf dem Fußboden nächtigen – aber das ist bei unserer Ausrüstung kein wirklicher Nachteil. Es sind noch ein paar andere Leute hier einquartiert. Im wild aussehenden Garten wird Schaschlik gegrillt – dazu laute russische Popmusik aus Autolautsprechern. Einige Hunde und Katzen bevölkern ebenfalls Haus und Garten. Über allem schwebt eine Wolke aus Piwo und Wodka. Volker, Charly und ich vergleichen die Szenerie mit der beim Störgrillen im Kaukasus.

Eine Viertelstunde später laufen wir auf der Suche nach einem Restaurant in Richtung Fähranleger. Unsere Ansprüche an ein Restaurant müssen wir gezwungenermaßen herunterschrauben. Das fällt uns nicht schwer. Schließlich landen wir in einer Bier- und Wodkakneipe direkt am Hafen. Zu essen gibt es so gut wie nichts mehr. Volker ersteinet nach einigem Hin und Her ein kleines Salatbecherchen und einen Kanten Brot. Ich kaufe ein paar Chipstüten. Bier gibt es allerdings genug: Baltika tri. Nachdem es Volker und Charly irgendwie geschafft haben, draußen ein paar Dollars in Rubel umzutauschen, sind wir in der Lage, uns ein kleines Fläschchen Wodka für den späten Abend zu kaufen. Ein paar martialisch aussehende private Leibwächter in Uniform spielen sich auf als gehörten sie zur Leibwache des Präsidenten.

Irgendwann verlassen wir diesen ungastlichen Schuppen und schlendern zu unserer Unterkunft. Es ist Samstag Abend und das merkt man auch. Eine Menge Fuß- und Autoverkehr. Vor genau einer Woche feierten wir *Saturday Night Fever*, etwa 6 km von hier entfernt, am Seeufer von [Port Baikal](#). Autos fahren an diesem Abend nicht, wohin auch? Jeder kann für sich entscheiden, welcher Samstag ihm besser gefallen hat. Für mich war es ganz klar der in Port Baikal.

Sonntag, 15. September 2002

Um halb sieben verlassen wir unsere Datscha und laufen zur Bushaltestelle am Fähranleger. An der Haltestelle treffen wir einen älteren Mann, der hier an einem Kongress über die Baikalrobben teilgenommen hat. Er fährt jetzt mit der Transsib nach Moskau und dann weiter bis St. Petersburg.

Die 65 Kilometer nach Irkutsk verlaufen auf einer sehr gut asphaltierten Straße. Die Straße wurde wegen eines geplanten Treffens zwischen Chruschtschow und Eisenhower im Jahre 1960 gebaut. Aufgrund des Abschusses eines amerikanischen Spionageflugzeuges über dem Ural, fand dieser Besuch jedoch nicht statt.

Ein heisser Kaffee aus einer Bude am Busbahnhof, dazu ein paar Schokokekse aus einem Feinkostladen. Wir stehen am Straßenrand und erörtern das – na was wohl – weitere Kulturprogramm. Jetzt sind erst mal die Dekabristen dran! Wie geplant ist das zugehörige Museum nur wenige Schritte entfernt. Der Feinkostladen, vor dem wir stehen bietet auch eine erklägliche Auswahl an getrockneten und geräucherten Fischen. Da ich nicht abschätzen kann, ob sich überhaupt noch eine Gelegenheit zum Fischessen ergeben wird, kaufe ich ein halbes Pfund Trockenfisch. In kleinen Stücken mit etwas Brot schmeckt er ausgezeichnet. Auch Charly und Jürgen probieren, nur Volker hält sich zurück. Den Schokokeks noch am Gaumen, schiebt sich Jürgen gleich den Fisch hinterher.

Pünktlich zur Öffnung des Museums stehen wir vor der Tür eines der beiden **Dekabristenmuseen** in Irkutsk. Ein altes Holzhaus mit allerlei Einrichtungsgegenständen aus der damaligen Zeit. Die damalige Zeit begann 1825 mit einem Aufstand gegen den Zaren in St. Petersburg. Inspiriert von der noch nicht lange zurückliegenden Französischen Revolution, versuchten russische Adelige solche Bestrebungen auch in Russland durchzusetzen. Sie gründeten Geheimbünde mit dem Ziel, den Zaren zu stürzen. 1825 kam es im Dezember (russisch Dekabre) zum Aufstand. Die Aufständischen wurden jedoch verraten und die zarentreuen Truppen machten dem Putsch schnell ein Ende. Die Folgen: Fünf führende Köpfe wurden hingerichtet und 120 weitere Aufständische nach Sibirien verbannt. Irkutsk spielte dabei eine zentrale Rolle. Einige Frauen folgten ihren Männern in die Verbannung. Vom Leben dieser Dekabristen erzählt das Museum. Nach 20 bis 30 Jahren wurden viele begnadigt. Einige gingen zurück nach Europa, andere blieben. Als intelligente Schicht nahmen sie maßgeblich Einfluss auf die hiesige Lebensweise bis hin zur Gestaltung der Städte. Noch heute haben die Dekabristen einen guten Ruf in Sibirien.

Im Museum ist zunächst das Klo der Ort unserer Begierde. Der Reihe nach besuchen wir das – eine gewisse Atmosphäre ausstrahlende – Örtchen. Es läßt sich unsererseits im Nachhinein nicht mehr rekonstruieren wer derjenige war, der die Toilette – na sagen wir mal – in ihrer Funktion beeinträchtigte.

Das wohl etwas nicht stimmte, konnten wir beim Herausgehen am Gesichtsausdruck einer mit Eimer und Schrubber bewaffneten beleibten Mamuschka ablesen: "Njet raboti – Tualet njet raboti", wiederholte sie immer wieder und schaute uns dabei mit säuerlicher Mine an. Wie gesagt wir waren uns keiner Schuld bewußt.

In der folgenden Diskussion über die Toilettengewohnheiten bei uns und im asiatischen Raum, stellt sich heraus, dass Jürgen möglicherweise der Übeltäter war! Er behauptet doch allen Ernstes, nicht zu wissen wofür der Eimer neben der Schüssel ist. Charly starrt ihn erstaunt an. "Du warst doch mit im Iran", sagte er fassungslos! "Da kommt das gebrauchte Papier rein, wie übrigens auch in fast ganz Südeuropa!" "Eh, eh wirklich – nä ne – das stimmt doch nicht – oder ...", stammelte Jürgen. So recht kann er es auch nach Charlys Erklärungen nicht glauben.

Ganz unschuldig war Charly bei dem "Tualet njet raboti" wohl doch nicht! Er ging als erster aufs Örtchen und stellteeine, wie er sagte 50 x 50 cm große Sperrholzplatte, die hochkant auf der Kloschüssel stand, kurzerhand neben die Schüssel. Unterstützt von seinem nicht mehr zu verschiebbaren Vorhaben, sagte er sich, dass die Putzfrau wohl vergessen habe die Platte an den richtigen Ort zu stellen.

Als nächstes schlendern wir zu einem Hotel. Die Straßennamen geben ein Stellchen der deutschen Kommunisten: Ul. Karla Marxa, Ul. Karla Liebknechta , Ul. F. Engel'sa sind vertreten. Die Frage einer Unterkunft in Irkutsk entpuppt sich als echte Pfadfinderaufgabe. In dem Hotel, welches Charly herausgesucht hat, wollen sie uns nicht. Selbst die Rucksäcke dürfen wir nicht unterstellen. Volker schlägt vor, in einem Internet-Café einen Versuch zur Infobeschaffung zu machen. Charly will in Deutschland anrufen. "Hallo Herr Gleumes, hier Kuhn – ich hab da mal ne Frage nach einer günstigen Unterkunft in Irkutsk – seien Sie doch so gut und schauen Sie für uns mal im Lonely Planet nach!"

Nach einem sibirischen Eis stellen wir unsere Rucksäcke im hiesigen Heimatmuseum – Abteilung Viecher – unter. Als Volker zwei Rucksacktouristen nach einer Unterkunft fragt, fällt wieder etwas Licht auf die Übernachtungsfrage: In der Nähe des Busbahnhofs am Dekabristenmuseum soll es was geben.



Die Verzierungen an den Fenstern der russischen Holzhäuser sind wirklich einzigartig.



Man glaubt es kaum, aber Irkutsk hat eine Fußgängerzone. Und heute am Sonntag ist auch richtig was los dort. Fast alle Geschäfte haben geöffnet. Die Leute sitzen draußen in Cafés und vor Getränketischen. Die Temperatur liegt knapp über 20 °C und Väterchen Frost ist trotz der fortgeschrittenen Jahreszeit wohl noch weit weg. Eine offene Wechselstube suchen wir bisher vergebens. Letztendlich haben wir in der obersten Etage der großen Markthalle Erfolg. Die dortige Wechselstube hat zwar geschlossen, aber die Dame des Nachbarladens ist bereit uns 100 Dollar umzutauschen.

Nach einem kurzen Besuch des Heimatmuseums Nummer zwei – Abteilung Krempel – fahren wir mit vollem Gepäck per Bus und Straßenbahn zum Eisbrecher "Angara". Das ausrangierte Schiff, das früher den Baikalsee so lange wie möglich offen hielt, damit Passagiere und Waggons von einer anderen Fähre auf die andere Seite gebracht werden konnten, beherbergt heute ein Museum. Das heißt – normalerweise beherbergt es ein Museum! Zur Zeit wird jedoch gerade renoviert und der Pott ist abgesperrt. Dank Volkers Überredungskunst lässt sich der Wächter mit ein paar Dollar erweichen uns trotzdem das Schiff zu zeigen.



Heute ein Museum: Der Eisbrecher "Angara"

Hier noch ein paar technische Angaben von Charly:

Im vorderen Teil des Unterdecks gibt es einen riesigen Kessel, in dem Wasser zu Dampf erhitzt wurde. Der Dampf strömte unter hohem Druck in einer relativ dünnen Rohrleitung (Durchmesser 100 mm) vom Kesselraum in den Maschinenraum und setzte dort den ersten Kolben unter Druck. Nach der in diesem Zylinder erfolgten Entspannung, hatte der Dampf immer noch genug Druck um den zweiten Kolben und danach den dritten und vierten unter Dampf zu setzen. Bedingt durch die Entspannung des Dampfes wird der Durchmesser der Dampfleitung zwischen den einzelnen Zylindern immer größer. Jeder Ingenieur der damaligen Jahrhundertwende hätte seine helle Freude an dieser Technik gehabt. Heute fasst man das alles wie folgt zusammen:

| Fährschiff: | >Bajkal< (gesunken um 1920) | >Angara< (von uns besichtigt) |
|-----------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Hersteller | Amstrong & Co., Newcastle/England | |
| Länge | 88,4 m | 61m |
| Breite | 17,4m | 10,7m |
| Antrieb | 3 Schrauben | 1 Schraube |
| Antriebskraft | 3750 PS | 1250 PS |
| Geschwindigkeit | 13 Knoten | 12,5 Knoten |
| Ladepazität | 500 t plus 200 t Brennstoff | 200 t plus 150 t Brennstoff |
| Passagieranzahl | 300 | 150 |
| Frachtvolumen | 25 Waggons | – |

Es ist jetzt 18 Uhr! Charly erklärt das heutige Kulturprogramm für beendet! Auf der Fahrt mit dem Bus, in die von Volker herausgefundene Unterkunft, unterhalten sich Volker und Charly mit einer Frau die lange in Norilsk gelebt hat. Sie berichten im Nachhinein Folgendes:

"Das Gespräch kam zustande, weil unser Russisch nicht ausreichte, um uns von der Straßenbahnschaffnerin erklären zu lassen wo wir umsteigen müssen. Sie suchte unter den Fahrgästen lautstark nach Leuten, die eine unserer Sprachen sprechen – und fand dann eben diese Frau. Sie berichtete, dass sie in Norilsk aufgewachsen ist, bis der Vater eine Anstellung in Irkutsk bekam. Im Winter ist es in Norilsk unvorstellbar kalt – gar kein Vergleich zu dem Winter hier. Das hier im Herbst so oft die Sonne scheint sei normal, aber morgen soll das Wetter schon schlechter werden. In Krasnojarsk ist es heute schon sehr kalt geworden. Der Bus sei übrigens so voll, weil eine russische Rockband heute ein Konzert gibt."

Die Straßenbahnschaffnerin ist gut drauf. Sie wirft ein paar deutsche Brocken in die Runde und zitiert sogar ein deutsches Gedicht. In Berlin ist sie gewesen, sagt sie. Wir haben einigen Spaß; und auch einigen einheimischen Fahrgästen steht ein Lächeln auf dem Gesicht.

Für 900 Rubel bekommen wir ein Zimmer. Einer muss jedoch wieder auf dem Boden schlafen. Diesmal fällt das Los auf Charly.

Als wir gegen Abend auf die Suche nach einem geeigneten Restaurant für den Abschlussabend in Richtung Zentrum marschieren, müssen wir unsere Jacken schon zuknöpfen: es ist windig und lausig kalt geworden. Wir laufen nochmals durch das Viertel mit den alten Holzhäusern. Das Besondere an den Häusern sind die Verzierungen über den Fenstern – jede Verzierung sieht anders aus. Das von uns aus dem Reiseführer herausgesuchte Restaurant (ein Geheimtip) stößt auf allgemeine Ablehnung. Sozialistische Atmosphäre, Discokugel und auf dem Hühnerbein in der Auslage pappt ein Preisschild – nein Danke! Es wird sein Dasein wohl weiter als Geheimtip fristen müssen.

Wir laufen weiter in Richtung Fußgängerzone, in der heute Mittag so viel Leben pulsierte. Die Straßen sind ziemlich leer und die große Markthalle hat schon geschlossen. Wir wollen schon eine andere Richtung einschlagen, als uns der Duft der letzten gegrillten Hähnchen einer kleinen Broilerbude in die Nase steigt. Volker und Charly stellen sich an der Bude an – Jürgen und ich holen den Wodka. Als wäre es extra für uns dort hingestellt worden, steht neben der Broilerbude ein geräumiges Zelt mit Bierzeltgarnituren und Bierausschank. Es ist voll, doch wir finden noch ein paar freie Plätze auf den heimisch anmutenden Bänken. Jeder einen halben Broiler, eine Flasche Bier und kostenlos dazu ein paar Stücke Brot – alles im warmen, regendichten Zelt. Mehr können wir nicht verlangen am letzten Abend in Sibirien. Wir verlangen nicht mehr, doch wir bekommen mehr! Mehr, das sind Olga, Jana und Angelika,

die mit uns am gleichen Tisch sitzen. Alle so um die 30! Trotz – oder gerade wegen – unserer mangelhaften Russischkenntnisse entwickelt sich eine angeregt fröhliche Unterhaltung. Die Wodkaflasche lassen wir vorsorglich in der Jackentasche verschwinden. Es muss ja nicht ausarten. Die Themen reichen von diversen Altersschätzungen, über Arbeit, Beruf und Familie, bis hin zu Jürgens Ohrring. Wir verbringen einige Stunden in dem gut temperierten Zelt. Erst gegen 23 Uhr laufen wir zurück zu unserem Hotel. Es ist windig, kalt und regnerisch. Mit einem Wodka auf die Mädels an der Broilerbude lassen wir den letzten Abend in Sibirien ausklingen.

Montag, 16. September 2002

Letzter Tag! Der Wecker klingelt um viertel nach fünf. Schnee liegt in der Luft. Am Flughafen kaufen wir noch drei Flaschen Wodka und Volker und ich je einen geräucherten Omul. "Der (gemeint ist sein Vater) bringt mir auch immer etwas mit," erklärt Volker und schaut dabei leicht irritiert auf das geräucherte Fischlein. Charly versucht herauszubekommen wo die 3200 Rubel geblieben sind, die wir erst gestern umgetauscht haben. Ich habe noch 170 und ein paar Kopeken in der Tasche. "Unglaublich – 100 \$ – das ist unglaublich," raunt Volker! Nach einigem Überlegen passt es jedoch schon zusammen. An der einen Flasche Bier für die Mädels im Zelt lag es jedenfalls nicht.



In eisigem Wind stehen wir vor der Gangway. Als wir dann im Flieger sitzen klopft Väterchen Frost schon mal an die sibirische Blockhaustür.



Es herrscht dichtes Schneetreiben! Der Start verzögert sich, da der Flieger erst enteist werden muss. Das geschieht hier nicht, indem das Flugzeug wie bei uns durch eine Art Portalkran fährt, sondern mit einem Tankwagen und einer Art Hochdruckreinigerdüse. So ähnlich habe ich die Hauswand vor dem Streichen vom Schmutz befreit. Aber die Sibirier haben damit sicher Erfahrung. Nach einer Stunde hebt die TU 154 dann doch ab und lässt die schon weissen Dächer von Irkutsk hinter sich. Hoffentlich klappt das mit unserem Anschlussflug in Moskau noch? Die Zeit war eh schon ziemlich knapp bemessen. In Moskau geht es dann auch – na sagen wir mal – recht zügig vonstatten. Mit dem Bus von Scheremetjewe 1 nach Scheremetjewe 2 und im Laufschrift zum Eincheck-Schalter. Wir hätten keine fünf Minuten später auftauchen dürfen. Die Schalter machten gerade dicht. Als Jürgen und ich nach der Gepäckaufgabe in aller Ruhe die letzten Rubel im Duty Free Shop verrubeln wollen, kommt Volker zurück und treibt uns resolut zur Eile an: "Wo bleibt ihr denn – los, die warten nur noch auf uns!" Das Personal ist nervös wie ein Dutzend aufgescheuchter Hühner.

Das Gepäck wird an russischen Flughäfen ähnlich behandelt, wie ein von einer Spinne gefangenes Insekt. Lage um Lage wird Klebeband um das Gepäckstück gewickelt bis nur noch das Plastikband zu sehen ist. Ob nur zum Schutz der Gepäckstücke, oder als erschwerende Maßnahme gegen Diebstahl, können wir nicht mit Bestimmtheit sagen. Es wird wohl beides zutreffen. Verteilt auf einzelne freie Plätze, genießen wir die letzten Stunden an Bord der Aeroflot. Wie schon erwähnt: Nichts Negatives gegen die russische Fluglinie, selbst das Essen und der Service auf den Inlandsflügen war in Ordnung.

Um 12 Uhr Ortszeit landen wir in Frankfurt. Das Ende einer wieder mal straff geplanten und genauso durchgezogenen Tour. Am Ausgang stehen Brigitte, Lars und Nils.

Tja, was lässt sich als Fazit dieser Reise ziehen? Vom Ablauf hätte ich mir ein bis zwei Tage mehr am Baikal schon vorstellen können. Außerdem wären ein paar Hundert Kilometer weniger in der Mongolei vielleicht mehr gewesen. Aber das ist hypothetisch! Es dauert halt anderthalb bis zwei Stunden um in der Steppe zu frühstücken – das mal fünf und schon ist man bei zehn Stunden. Zehn Prozent der gesamten Tourdauer in der Mongolei. Muss zukünftig noch stärker bei der Planung berücksichtigt werden. Über die Zusammensetzung der Truppe, die Abstimmung und die einzelnen Aufgaben und Vorlieben bedarf es keinerlei Erklärungen – es passt einfach! Was gabs sonst noch? Die Nächte auf der dünnen Isomatte im Zelt! Nach der fünften Nacht merkte ich denn doch meine Knochen. Den anderen scheint das anscheinend nichts ausgemacht zu haben. Na ja, schließlich bin ich ja der Drittälteste.

weiterführende [Links](#)

[HOME](#)

Links

[Russland / Moskau / Irkutsk](#) | [Alte Baikalbahn](#) | [Transsibirische Eisenbahn](#) | [Mongolei](#) | [Tunguska-Meteorit](#) | [Znamya-Projekt](#) |

Allgemein

<http://www.auswaertiges-amt.de>

Einreise- + Sicherheitshinweise

<http://www.wetteronline.de/asien.htm>

Wetter

Russland / Moskau / Irkutsk

<http://www.moskauonline.de/>

OnlineReiseführer Moskau

<http://www.russland-news.de/>

<http://www.russland-news.de/moskol0010/default.php>

<http://www.moskau.ru/mossta0010/default.php>

<http://www.derreisefuehrer.com/navigate/region/asi.asp>

<http://www.irkutsk.com/>

Irkutsk

Alte Baikalbahn (Circum-Baikal railway, Golden Schnalle), Baikalsee

<http://kbzd.irk.ru/Eng/index.htm>

Handbuch zur Circum-Baikal railway,
umfassend und liebevoll gemacht (engl.)



<http://www.baikaler.com>

Baikalsee mit guten Karten

<http://www.irkutsk.org/baikal/>

Transsibirische Eisenbahn

<http://www.trans-sib.de/>

Weblexikon "Transsibirische Eisenbahn
(deutsch)

<http://www.globrailer.de/historie-polarkreisbahn-stalineisenbahn.htm>

Historisches zur Polarbahn

<http://www.globrailer.de/polarbahn.htm>

Historisches zur Polarbahn

Mongolei

<http://www.mongolei.de/>

Tunguska - Meteorit (Thema abends am [Terchijn Tsagaan Nuur](#))

<http://www.science-explorer.de/tunguska.htm>

[http://www.welt.de/](http://www.welt.de/daten/2002/10/05/1005ws360290.htm)

[daten/2002/10/05/1005ws360290.htm](http://www.welt.de/daten/2002/10/05/1005ws360290.htm)

<http://home.t-online.de/home/cm.brenneisen/tunguska/tunguska.html>

Znamya - Projekt (Thema abends am [Terchijn Tsagaan Nuur](#))

<http://www.space-frontier.org/Events/Znamya/>

<http://www.astronomie.de/bibliothek/initiativen/weltraumspiegel/spiegel3.htm>

<http://www.astronews.com/news/artikel/1999/02/9902-009.shtml>

[HOME](#)

Tagträume auf den Straßen der Mongolei

Zugegeben, vier Tage sind keine lange Zeit und 1.300 km sind keine lange Strecke gemessen an der Ausdehnung und der vielfältigen Landschaft der Mongolei. Auch das Wetter zeigte sich während unserer Tour von seiner harmlosesten Seite: trocken, sonnig, und daher tagsüber angenehm warm. Kurzum: Unser Wissen über die Unkalkulierbarkeit von Überlandreisen beziehen wir im wesentlichen aus Reiseführern.

Und doch hat mir das Unterwegssein in der Mongolei prägende Erinnerungen vermittelt, denn es unterscheidet sich wesentlich vom westlichen Autoreisen.

Bezeichnend ist schon die Tatsache, dass es keine Möglichkeit gibt, in der Mongolei einfach nur ein Auto zu mieten und damit selbst auf Tour zu gehen. Zu jedem Fahrzeug gehört ein stolzer Fahrer, und der ist mit seinen vielfältigen Kenntnissen fast wichtiger als das Fahrzeug selbst. Den ersten Beweis seiner Fähigkeiten konnte unser Fahrer schon in der Stadt antreten. Zentimeter um Zentimeter kämpfte er sich erfolgreich durch den fast stehenden Verkehr aus der Stadt heraus. Hinter der Stadtgrenze dann der volle Kontrast: kaum Verkehr, dafür Straßenverhältnisse, die in jeder Sekunde die volle Aufmerksamkeit des Fahrers erfordern. Lässiges Cruisen wie auf mitteleuropäischen Autobahnen ist hier in der Mongolei für keinen Straßenmeter denkbar.

Nur ein Bruchteil aller Strassen sind in der Mongolei geteert. Die Qualität dieser geteerten Teilstücke ist darüber hinaus noch sehr unterschiedlich. Sie reicht im besten Fall aus um ca. 70km/h zu fahren, schlimmstenfalls, aber keineswegs selten, ist der Zustand so schlecht, dass man lieber Parallelwege durch die Steppe fährt, als sich durch die scharfkantigen Schlaglöcher der Straße zu schlängeln.

Die zweite Klasse von Straßen sind Schotterpisten, die gerade in der letzten Zeit sehr aufwändig erstellt werden. Aufwändig deshalb, weil man die Piste auf eine erhöhte Trasse legt, die sich in ca. zwei Meter Höhe in großzügigen Bögen durch die Täler schwingt. Den Aufwand, das hierfür nötige Schottermaterial herbeizuschaffen, kann ich nur schwer abschätzen, dafür konnten wir oft beobachten, wie schwierig sich die wegen der erhöhten Trassenführung notwendigen Brückenbauwerke gestalteten. Zu anderen Jahreszeiten ist scheinbar mit größeren Wassermengen zu rechnen, jedenfalls reicht es nicht, alle paar Meter eine Betonröhre einzulassen. Jedes dieser Bauwerke wird mit großer Sorgfalt individuell angelegt, die hierfür zur Verfügung stehenden Maschinen und Werkzeuge stammen jedoch eher aus den Tiefen des vorigen Jahrhunderts.

Das Ergebnis all dieser Bemühungen präsentierte sich uns eher ernüchternd. In regenreichen Jahreszeiten mag der Vorteil dieser Schotterpisten bestechend sein, da die Fahrt in den ausgefahrenen Fahrrinnen im freien Gelände zu oft von Schlammflöchern behindert wird.

Von Feuchtigkeit ist jetzt jedoch weit und breit keine Spur und unser Fahrer zweigt oft von diesen Edelpisten ab, da die obere Schotterschicht entweder von markigen Schlaglöchern durchsetzt ist, viel öfter aber der "Waschbrett"-Effekt (stark ausgeprägte Wellen in kurzen Abständen) den Fahrer zu einer angepassten Geschwindigkeit zwingt, die oftmals nicht mit der Fahrwerksabstimmung unseres russischen Kleintransporters harmonieren.

Die letzte und wirklich vorherrschende Art von mongolischen Straßen besteht aus unbefestigten Fahrspuren durch das freie Gelände. Obwohl diese Spuren oftmals den Charakter eines Hauptverkehrsweges haben, scheinen sie keinerlei Pflege zu erfahren. Wenn eine Spur zu weit ausgefahren ist, legt der nächste Fahrer kurzerhand daneben eine neue Spur an. Das Ergebnis sind bis zu 50 Meter breite Wegescharen, die in unregelmäßigen Abständen zusammentreffen und wieder auseinanderlaufen. Für die Fahrer ergibt sich dann alle 50 Meter ein neuer Entscheidungszwang, welcher der an der Gabelung weiterführende Weg die beste Qualität verspricht. Kurzum, es war schwer zu erkennen, welche Politik von der mongolischen Regierung bezüglich des Straßennetzes betrieben wird. Unserer lehrbuchhaft naiven Vorstellung einer Infrastruktur, die den zentralen Charakter der Hauptstadt aufhebt zugunsten eines wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung des gesamten Landes, kamen die angetroffenen Verhältnisse nicht entgegen.

Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass es außer den hier beschriebenen Straßen als Verkehrsweg nur noch die von Norden nach Süden verlaufende Eisenbahn (Transsib) gibt, und Wasserwege gänzlich unbekannt sind.

Auf der anderen Seite konnten wir nicht erleben, dass die Straßenverhältnisse unseren Fahrer außer Fassung bringen, so wie wir das bei uns erleben, wenn wir mal wieder irgendwo rund um Köln im Stau stehen. Auch hatten wir nicht den Eindruck, dass der ständige Entscheidungszwang bezüglich der Wegwahl unseren Fahrer in Stress versetzt, vielmehr scheint diese ständige Herausforderung seiner mongolischen Natur entgegenzukommen.

Also alles in Ordnung auf den Pisten in den Weiten der mongolischen Steppe?

In den vielen Stunden, die wir auf den Straßen und Wegen der Mongolei verbracht haben, musste ich mich öfters dabei ertappen, wie mein wohl geschlechtspezifisch bedingter Drang (so habe ich es mir erklären lassen) nach technischen Lösungen sucht, um den Mongolen durch ein besseres Straßennetz zu verbesserten Lebensbedingungen zu verhelfen.

Letztlich ließ ich es zu, in Gedanken ein Vehikel zu entwerfen, welches vorhandene Pisten der Kategorie "Schotterpiste" und "Freiland" regelmäßig in einen akzeptablen Zustand versetzt, also pflegt. Dabei unterstellte ich im ersten Ansatz, dass es auch langfristig billiger ist, das vorhandene Straßennetz zu pflegen als komplett neu aus (teuer importierten) Teer zu bauen.

Im Groben soll die Maschine eine Kombination aus Pisten-Bully und Gleisbaufahrzeug darstellen. Die Gesamtlänge kann bis zu 50 Metern betragen. Dabei müssen wichtige Funktionen, insbesondere die Antriebe, redundant ausgelegt werden. Ziel ist es, dass sich diese Straßenpflege-maschine (SPM) im 3-Schichten Betrieb rund um die Uhr im Einsatz befindet, also unterwegs ist, um dann spätestens nach einem Jahr das gesamte Hauptstraßennetz der Mongolei gepflegt zu haben. Um das zu gewährleisten, wird die SPM von einer Reihe von Begeleitfahrzeugen unterstützt. Da zählen fahrbare Schlafcontainer für die Mannschaft genauso dazu wie fahrbare Kantinen, Werkstätten und zahlreiche Fahrzeuge, die den Nachschub an Baumaterial, Treibstoff und Verpflegung aus naher und ferner Umgebung sichern. Alles mit einem Ziel: den Tross jahrein, jahraus über mongolische Pisten rollen zu lassen. Für die Organisation des Schichtbetriebs können auf Erfahrungen von Bohrinseln zurückgegriffen werden. Denkbar sind z.B. 3-Monatsschichten der bis 50 Personen umfassenden Mannschaft.

Bei geschätzten 2km/h kommt die SPM auf eine Tagesleistung von ca. 50 km. Im Jahr sind das immerhin 18.000 km. Ob der Betrieb der Maschine wegen der gefrorenen Böden im Winter überhaupt möglich ist, müsste noch ingenieurmäßig durchleuchtet werden.

Aber wie funktioniert die Maschine?

Wie ein Pisten-Bully, der geschundene oder neu verschneite Skipisten wieder in einen befahrbaren Zustand versetzt, soll der vorderste Teil der SPM die oberste Schicht der Schotter- oder Freilandpiste bis zu einem halben Meter tief aufkratzen. Schlaglöcher und Fahrinnen sind bis zu dieser Tiefe sicher erfasst.

Der nächste Abschnitt der SPM durchmischt den aufgewühlten Bereich und vergleichmäßig ihn grob über die gesamte Straßenbreite.

Dann findet eine Glättung in mehreren Stufen statt. Dabei wird aus einem höher liegenden Vorratsbehälter gegebenenfalls frisches Obermaterial automatisch zugegeben.

Der folgende Maschinenabschnitt gleicht einem Gleisbaufahrzeug, das den Schotter zwischen den Schwellen verdichtet. Mit auf Bändern angeordneten Vibratoren, die kontinuierlich in den geglätteten Straßenbelag stechen, wird dieser über die gesamte Tiefe verdichtet.

Über den so vorbereiteten Untergrund fahren im nächsten Abschnitt Walzen, oder/und Stampfer.

Das müsste für ein Jahr reichen.

Zugegeben, nicht jedes ingenieurtechnische Detail konnte hier beleuchtet werden, die Abwicklung des Projektes ist mir dafür umso klarer:

So eine Maschine muss natürlich in Deutschland gebaut werden, möglichst von Leuten, die die Gegebenheiten im Einsatzgebiet gut kennen.

Für die Automatisierung der SPM kommt eigentlich nur die Fa. WIG in Leverkusen in Frage. Dort soll es nämlich jemanden geben, der nicht nur Erfahrung im Ausland hat, sondern auch mit den im Maschinenbau bewährten Steuerungen der Fa. Moeller. Wegen des Modellcharakters und der Exklusivität wird dieses Projekt bei Moeller von einem in diesem Bereich erfahrenen persönlichen Referenten betreut werden. Für die komplexe Abwicklung der Verschiffung der SPM nach Übersee wird ein Fachmann für den Zeitraum des Projektes von Bayer freigestellt.

Letztlich wird es noch jemanden geben müssen, der seine schützende (und durch die Allianz rückversicherte) Hand über das ganze Projekt hält.

Doch ob uns das die Mongolen danken werden? Zum Beispiel die Kinder und alten Frauen, die derzeit am Straßenrand stehen und in Plastikflaschen vergorene Stutenmilch zum Kauf anbieten? Die werden sich ganz schon wundern, wenn die Touristenbusse und LKW's demnächst statt mit 30 mit 80 Sachen vorbeidonnern und eine Staubwolke zurücklassen.

Wir werden sehen.

[weiter im Text](#)

[HOME](#)

Kilometer 132 auf der alten Baikalstrecke – die Rucksackriemen drücken durch die verschwitzten Hemden auf die Schulterblätter. Die Köpfe angespannt in die Richtung gedreht, aus der schon seit geraumer Zeit ein schwaches, aber nicht zu überhörendes Gejaule zu vernehmen ist, marschieren wir forschen Schrittes auf den Schwellen in Richtung Port Baikal. Wölfe? Wir schauen uns ungläubig an! Schon möglich um diese Jahreszeit und in dieser Gegend. Im Herbst sollen sie besonders angriffslustig sein, gilt es doch sich in Anbetracht des nahen Winters, den Bauch so voll wie möglich zu schlagen. Und das sind noch Winter hier in Sibirien kann ich euch sagen.

Und dann sehen wir Sie – neben der kleinen Hütte auf einem kleinen Nebengleis – als wenn sie für uns dort hingestellt worden ist – eine voll funktionsfähige, manuell zu betreibende Draisine! Ich kann nicht behaupten, dass wir nur ihretwegen diese Tour hier unternommen haben, doch im Unterbewußtsein war dieses Schienenfahrzeug unser steter Begleiter. Das Gejaule nimmt immer mehr zu und geht zunehmend in ein bedrohlicheres Geheul über. Es sind Wölfe – da besteht kein Zweifel! Ohne ein Wort zu wechseln wird das Gefährt auf den Hauptschienenstrang gesetzt und ohne viel Zutun setzt es sich auf der hier leicht abschüssig verlaufenden Strecke in Bewegung. Wir nehmen langsam Fahrt auf. In etwa 50 Meter Entfernung zeigen sich hinter uns einige graue Schatten auf den Gleisen. Ohne auf die Schönheiten der spätnachmittäglichen Baikalstimmung zu achten kauern wir uns auf der Draisine keilförmig zusammen um möglichst wenig Windwiderstand zu bieten. Und wirklich, das Ding wird schneller! Es wird allerdings auch höchste Zeit, dann die grauen Schatten verwandeln sich in ein 10 bis 12-köpfiges, ausgehungertes Wolfsrudel. Einige bange Momente lang sieht es so aus als würde das Rudel näher kommen (die sibirischen Wölfe sind ausgezeichnete Schwellenläufer), doch dann vergrößert sich der Abstand zusehens. Vielleicht ist der Leitwolf in einen Schwellennagel getreten, die hier zu Hauf rumliegen. In rasender Fahrt geht es am Ufer des Baikals entlang. In einer relativ engen Linkskurve heben sogar zwei Räder unseres Schienengefährts vom Gleis ab. Wir haben alle Mühe die Draisine durch gezielte Gewichtsverlagerung auf dem Gleis zu halten. Die Wölfe sind jetzt nicht mehr unser Problem: Wie bekommen wir dieses Teil zum Halten ist nun die entscheidende Frage. Das Zelt! Wiederum ohne Worte wird sofort das Zelt aus dem Packsack gezogen – spinnakerartig aufgebläht vermindert es die Geschwindigkeit schlagartig um 10 bis 20 Stundenkilometer. Nicht viel, aber immerhin genug um vor einem der zahlreichen Tunnel auf der Strecke eine große dunkle Gestalt auf dem Gleis zu registrieren. Ein Bär? Wir schauen uns ungläubig an! Schon möglich um diese Jahreszeit und in dieser Gegend. Im Herbst sollen sie besonders angriffslustig sein, gilt es doch in Anbetracht des nahen Winters, den Bauch so voll wie möglich zu schlagen. Und das sind noch Winter hier in Sibirien kann ich euch sagen.

Durch unser Fernglas erkennen wir, dass es sich um einen ausgewachsenen russischen Braunbären handelt. Oh Mann, was nun? Der lässt uns bestimmt voll auflaufen. Hektische Betriebsamkeit auf der Draisine. Glücklicherweise wird unsere Fahrt nicht nur bedingt durch den Bremsfallschirm langsamer: es geht jetzt auch leicht bergauf. Ein Zusammenprall mit dem russischen Bären scheint jedoch trotzdem unvermeidlich. Der Bär als Poller – eine brenzlige Situation!

Als Meister Petz unser Gefährt dann locker mit einer Tatze zum Stehen brachte, schaute er nicht minder verdutzt als wir. An Angriff schien er nicht im Entferntesten zu denken. Weglaufen ist, wie in jeder einschlägigen Abenteuer-Literatur nachzulesen, die schlechteste aller Alternativen. Also halten wir uns auch daran. Ich weiß nicht mehr wer die Idee hatte, aber sie war goldrichtig. In einer unserer Aluflaschen hatten wir einige Beeren für unsere fast kultischen Pfannkuchenzeremonien aufbewahrt. Diese Beeren schütteten wir dem Bären quasi vor die Tatzen. Eine wahrlich lebensrettende Eingebung, denn der Bursche machte sich sofort brummend über das unverhoffte Schmankerl her. Nur den mittlerweile recht friedlich schmatzenden Bären im Auge, bemerkten wir nicht, wie sich zwei Wölfe mit heraushängender Zunge näherten. Aber irgendwie machten auch die Burschen keinerlei Anstalten uns am Zeug zu flicken.

Vielmehr schien es als warteten sie, ob der große Braune noch was übrig lässt. Gemäß der allgemein bekannten Regel "Beeren für Bären und Wurst für Wölfe" zogen wir eine Salami aus der Tasche und warfen den beiden je eine Hälfte zu. Nun schmatzten auch die Wölfe.

Diese Situation galt es zu nutzen:

Alle Mann auf die Draisine und mit Schleichfahrt in den Tunnel. "Guter Wolf, braver Bär", murmelten wir leise. Als wir zurück blickten glaubten wir in der hellen Tunnelöffnung zu erkennen, dass der Bär mit der Tatze winkte und die beiden Wölfe ihre rechte Pfote hoben.

[weiter im Text](#)

[HOME](#)

ÜBERSICHT 2



Von Irkutsk fahren wir mit dem Zug an das westliche Ende des Baikalsees. Weiter mit dem Zug und zu Fuß auf der Circum Railway, einer halb stillgelegten Eisenbahnstrecke am nördlichen Ufer des Baikalsees. Mit der Transsib über Ulan-Ude in die Hauptstadt der Mongolei, nach Ulan-Baator. Es folgt eine 4-tägige Geländetur in den Westen der Mongolei. Zurück in Ulan-Baator, geht es mit dem Flieger nach Irkutsk. Dort noch knapp zwei Tage Aufenthalt (mit weiterem Ausflug an den Baikalsee) und dann zurück nach Hause.

[Detailkarte Baikalsee](#)

[Geschichtliches zum Gebiet der Mongolei](#)

[HOME](#)

Die Vorbereitungsphase

Erstes Vorbereitungstreffen in Porz am Dienstag, dem 20. August 2002

Teilnehmer: Alle vier! Beim Stichwort Gobi bekommt Volker regelrecht leuchtende Augen. Er schwärmt von einer Megastadt "Terrania" in der mongolischen Wüste. Ob sie dort erst entstehen soll oder bereits untergegangen ist, steht alles ganz genau in den Perry Rhodan Büchern. Um das zu unterstreichen zückt er noch ein Lexikon mit den einschlägigen Fachbegriffen. Nun ja, ist Perry Rhodan im weitesten Sinne nicht auch eine Art Reiseführer?

Dann stelle ich in einem groben Überblick dar, welche machbare Routen in der Mongolei machbar sind. Wir wollen ja einen gemeinsamen Nenner finden.

Eine Tour in die Gobi ist in den vier Tagen, die wir voraussichtlich zur Verfügung haben werden, kaum zu schaffen. Endgültig muss da die Detailplanung den Ausschlag geben. Charly schlägt vor, die Wüste im nächsten Jahr von der chinesischen Seite aus zu nehmen - und Nordkorea selbstverständlich gleich mit. Die von mir favorisierte Variante ist die westlich von Ulan-Bator: Karakorum, einige Seen, Wasserfälle und Vulkanlandschaft. Charly wird sich jetzt eingehender mit der Ausarbeitung des Sibirierteils beschäftigen.

Die Visabeschaffung läuft nach anfänglichen Schwierigkeiten fast völlig problemlos. Über ein Reisebüro in Neuß erhalten wir die Rußlandvisa für eine zweimalige Einreise (ohne Hotelreservierung oder Einladung) innerhalb von 14 Tagen; und sogar zu einem akzeptablen Preis (90 €). Mit dem mongolischen Visum geht es sogar noch schneller.

Auf fünf E-mails an örtliche Touranbieter in Ulan-Bator erhalte ich binnen zweier Tage vier Antworten, meist mit der Anmerkung, dass ein solches Pensum in 4-5 Tagen unmöglich zu schaffen sei. Einer hakt fünf Tage später nochmals nach: "Was denn jetzt nun sei – ob alles klar ist und wann genau wir ankommen." Wahrscheinlich steht der Wagen vollgetankt mit Fahrer an der Ausfallstraße aus Ulan-Bator. Schöne Vorstellung, aber wir werden das trotzdem erst vor Ort entscheiden.

Jürgen hat die "Ballade vom Baikalsee" gelesen und ist hin und weg. Klaus Bednarz beschreibt darin Begegnungen mit Menschen und Landschaften am Baikalsee. Nun ja, zumindest ein Bad im Baikalsee sollte drin sein, auch wenn der Schwerpunkt der Tour in der Mongolei liegt.

Charly versucht weiter, Näheres über eine Draisinenfahrt auf der alten Baikalseestrecke herauszubekommen.



Zweites Vorbereitungstreffen in Porz am Sonntag, dem 31. August 2002

Teilnehmer: Volker, Charly und ich – Jürgen wird telefonisch unterrichtet. Charlys Sibirienplan steht! Brigitte amüsiert sich köstlich über seine Tourplanung: "Wann wollt ihr denn da schlafen?" Hm, Sibirien und Schlafen schließen sich doch praktisch aus, oder?

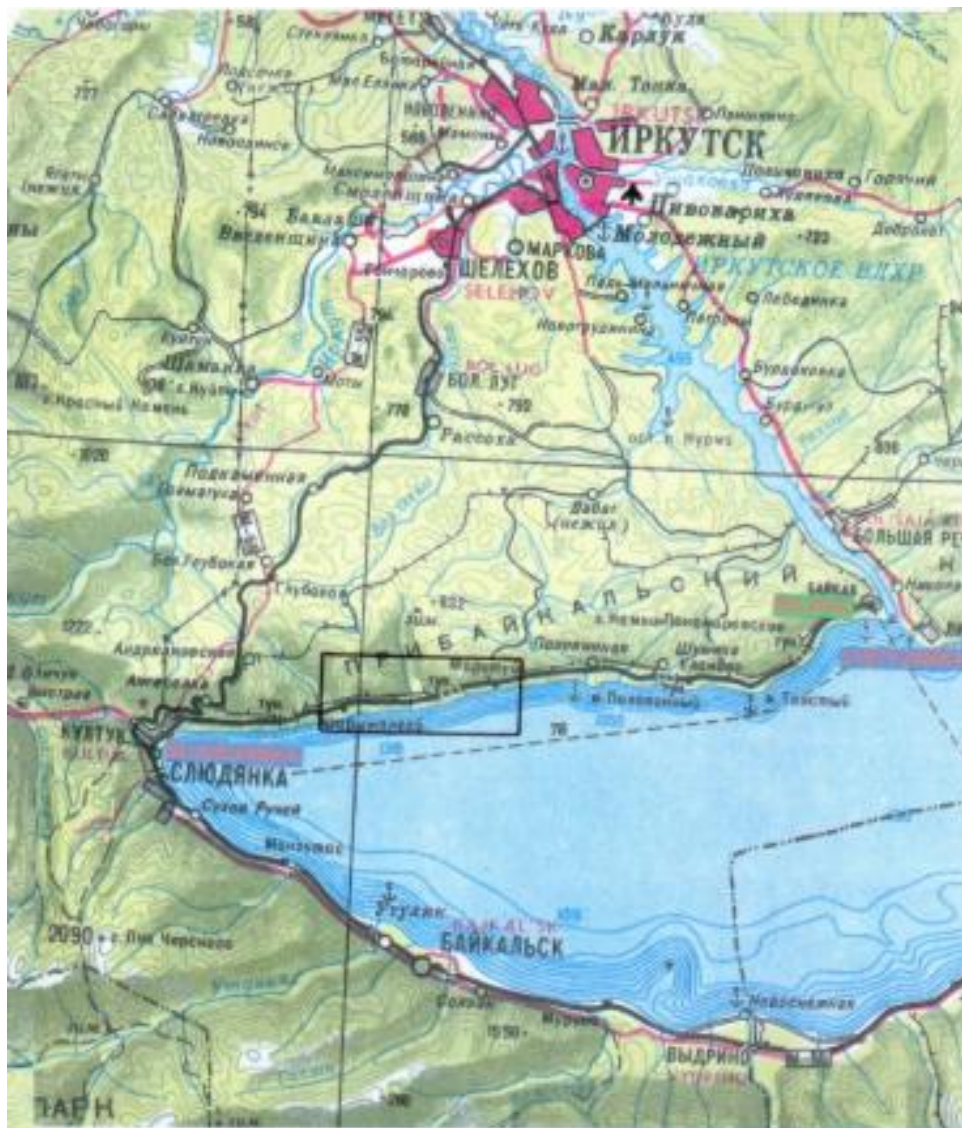
Im Weiteren sprechen wir die Ausrüstung durch – und wer was mitnimmt. Da wir planen, zumindest am Baikalsee einige Kilometer zu Fuß zurückzulegen, ist eine gewisse Koordination schon notwendig. Charlys neueste Draisineninfos sind leider nicht sehr berauschend. Von einer gewissen Antonia vom Baikalsee erfährt er, dass sie noch nie etwas von einer Draisinenfahrt am See gehört hat.

[HOME](#)

ÜBERSICHT 3

Irkutsk und der Baikalsee

[Circum Railway](#)



[HOME](#)

