



Nomaden im Sattel

Allein durch die Wüste Gobi. Querfeldein über sandige Pisten, verschlammte Spuren und hohe Dünenkämme. Claus und Anna Possberg suchten in der Mongolei eines der letzten Abenteuer auf zwei Rädern

Fotos: Claus und Anna Possberg, Text: Anna Possberg



ЦАГНИН ХУВААРЬ: 10.12.22
ШИВЭЭТ ХҮНСНИЙ ДЭЛГҮҮР

Die meisten Mongolen verstehen keine Fremdsprachen. Nur manche reden etwas Russisch

Nomaden unter sich. 72 PS der HPN-BMW treffen auf ein PS des traditionellen Fortbewegungsmittels.



Wir konnten uns nicht vorstellen, welche Reize die Mongolei zu bieten hat. Aber das Land hat uns belehrt

Morgenstimmung in den kargen Bergen Gurvan Saichan (links). Sicheldüne bei Mongol Els (oben). Unten: Nach jedem Regen kommt die Sonne – und in der Mongolei mit Sicherheit der Regenbogen. In der unwirtlichen Gobi ist Gastfreundlichkeit ein Muss. Für jeden müden

Reisenden gibt es Tee und getrockneten Quark. Nach starkem Regen verwandelt sich die Gobi in ein riesiges Schlammloch. Nur Büsche unter den Rädern helfen jetzt noch weiter. Nach dem Fall des Kommunismus beleben buddhistische Mönche wieder das Kloster Erdene Zuu bei Charchorin.



Uns bleibt nicht viel Zeit, das malerische Kloster zu besichtigen. Denn eine weite Strecke liegt vor uns

Entlang der starken
Mauerbefestigung des
Klosters Erdene Zuu.



Unsere ehrwürdige, 27 Jahre alte HPN-BMW schlingert gefährlich auf dem nassen Lehm. Immer wieder rutschen wir auf der Schmierseife weg, haben kaum Halt, und der Regen verschleiert die Sicht. Endlich reißen die Wolken auf, und wir blicken über grüne Büsche bis zum Horizont. Irgendwo unter uns tost ein Sturzbach. Nein, wir sind nicht im grünen Bayern. Wir stehen oben auf einer Düne im Herzen der Gobi am Orog-See. Hier haben wir uns vor den Wassermassen gerettet, die nach tagelangem Regen die Wüste überfluten und die Büsche ergrünen lassen. Als wir mit unserem Freund Wolfgang eine Rundreise durch die westliche Mongolei planten, konnten wir uns kaum vorstellen, dass die Gobi diese unerwartete Wetterseite zeigen würde. Und dass diese Reise zu den anstrengenderen gehören würde, hätten wir auch nicht gedacht.

In Ulan Bator sind wir gleich zweimal gestartet. Zuerst zu einem achttägigen Abstecher zum sibirischen Baikal-See, dann hinein in die Gobi. Die Stadt, ein Moloch des Ex-Sozialismus, erstickt in Staub, Lärm und rücksichtslosem Verkehr, der sich durch die zwei Hauptstraßen zwängt. Von hier aus ist es noch ein gemütlicher Fahrtag auf Asphalt bis Charchorin. In der Nähe dieses Dorfes errichtete einst der mächtige Dschingis Khan die Hauptstadt des Mongolenreichs und nannte sie Karakorum, »die schwarzen Steine«. Vom einstigen Ausgangspunkt der mongolischen Eroberungen haben heute nur vier steinerne Schildkröten überlebt. Eine davon liegt vor den Mauern eines anderen Wahrzeichens der Gegend, des lamaistischen Klosters Erdene Zuu.

Früh am Morgen beseelen Mönche und einheimische Besucher das malerische Kloster. Uns bleibt nicht viel Zeit dafür,

denn eine weite Strecke liegt vor uns. Und schon bald beginnt eine Erdpiste, die das Weiterkommen erheblich verlangsamt. Das Wetter wechselt jede halbe Stunde, auf Sonnenschein folgt eine dichte Regenwand. Der Regen kümmert uns nicht, aber die Blitze sind gefährlich: Auf einer ebenen Fläche ohne Bäume und Erhebungen sind wir auf den Motorrädern fahrende Blitzableiter. Einmal flüchten wir in ein Ger, ein mongolisches Nomadenzelt, und warten bei einer Tasse Milchtee und steinhartem Quark das Abflauen des Unwetters ab. Die gastfreundlichen Nomaden hatten uns beobachtet und hereingewinkt. Genauso gewaltig wie die Gewitter bauen sich aber auch die darauf folgenden Regenbögen auf: eine untergehende Sonne, eine dunkle Wolkenwand und davor spannt sich ein intensiver Regenbogen auf – eine Stimmung, wie man sie nur selten erlebt.

Der nächste Tag beginnt so schlecht, wie der letzte endete. Wolfgangs Motor gibt erneut merkwürdige Geräusche von sich und stößt schwarze Rauchwolken aus. Wahrscheinlich die Spätfolge einer tiefen Flussdurchfahrt in Sibirien. Deshalb beschließt er, kein Risiko einzugehen und nach Ulan Bator zurückzukehren. Schweren Herzens trennen wir uns von Wolfgang und setzen unsere Reise alleine fort. Die Pisten, die jetzt folgen, sind schon ein Vorgeschmack auf die nächsten Wochen: Regen und schwere Lkw haben der Erdstraße arg zugesetzt. Auf dieser zerbombten Piste treffen wir die letzten Europäer: junge Motorradfahrer, die durch Russland und die Mongolei bis nach Magadan am Pazifik fahren wollen. Das scheint jetzt die Mode zu sein. Abends im Hotel in Tosontengel wird der mongolische Stil repräsentiert: sehr schick gemachte Zimmer mit großem Doppelbett,

aber mit Plumpschlo ohne Tür im Garten und natürlich ohne fließendes Wasser.

Ab dem Telmen-See wird die Vegetation in der flachen Hochebene karger. Die Strecken verwandeln sich in schmale Erdpisten, die teilweise besser zu befahren sind als die schlaglochübersäten Haupt Routen. Wir folgen einer schmalen Spur im Sand zwischen kahlen Hügeln, bis wir die magisch goldgelbe Dünenwand Bor Chorin erreichen. Vor ihr erstreckt sich der tiefblaue See Bayan, bewachsen mit intensiv grünem Schilf. Auf einem steilen Felshügel über dem See bauen wir unser Zelt in dieser unendlichen Stille auf.

Ohne jegliche Spur fahren wir am nächsten Tag querfeldein entlang der Dünen, richten uns nur nach Karte, GPS und Gelände. Mitten in dieser Einöde meldet sich unser Motorrad zu Wort: Klackende Geräusche am Hinterrad deuten auf einen Lagerschaden hin. Vorsichtig arbeiten wir

Reisezeit

Das extreme Kontinentalklima mit langem, trockenem Winter gefolgt von einem kurzen, niederschlagsreichen Sommer gibt die beste Reisezeit für das Motorradfahren vor. Der Frühling ist wegen der starken Winde, extremen Temperaturschwankungen und der Schneeschmelze nicht zu empfehlen. In den vielen ariden Gebieten der Mongolei regnet es zwar eher selten, aber wenn, dann auch heftig, was zu entsprechenden Problemen in der rudimentären Verkehrs-Infrastruktur führt.

uns weiter, bis wir nach Stunden die Piste nach Urgamal erreichen. Wir wollen schnellstmöglich in die nächste größere Stadt, Chovd, um den Schaden zu reparieren. Die Piste scheint einfach zu sein, sie verläuft über grüne Hügel, die sich aber schnell als mit Gras bewachsene Dünen entpuppen. Nichts für Anfänger. Auch erfahrene Sandfahrer müssen sich hier hochkämpfen.

Hinter Urgamal müssten wir laut unserer mongolischen Straßenkarte auf eine breite Piste treffen. Aber wir sehen nichts

Land und Leute

Die Mongolei bietet eine vielfältige Landschaft aus Steppen und Wüsten, Bergen und kristallklaren Gewässern. Die Fläche, die über vier Mal größer ist als die von Deutschland, gehört mit 1,8 Einwohnern pro Quadratkilometer zu den am dünnsten besiedelten Regionen. Ungefähr die Hälfte der 2,8 Millionen Mongolen leben als Nomaden außerhalb der wenigen Städte. Die rauen Bedingungen zwingen sie, mit ihren Herden von Pferden, Kamelen und Kaschmirziegen umherzuziehen. Ihre Gers, runde Zelte aus Filz, sprenkeln die scheinbar unendlichen Weiden.

Dschingis Khan (1162-1227) verkörpert den Nationalstolz der Mongolei. Der Mongolenherrscher vereinte 1206 alle Stämme und schuf ein Weltreich, das sich bis Europa ausdehnte.

Die Hauptreligion des Buddhismus vermischt sich mit den Bräuchen und Riten des Schamanismus, einer Naturreligion. Im Rahmen der sozialistischen Säuberungsmaßnahmen der 1930er Jahre wurden alle Klöster bis auf das Gandan-Kloster in Ulan Bator zerstört. Nach der Wende 1992 werden neue Klöster gebaut beziehungsweise die Ruinen der alten renoviert.

Die Mongolen verhielten sich uns gegenüber meist hilfsbereit, aber auch geschäftstüchtig. Sie verstehen meist keine Fremdsprachen, nur manchmal etwas Russisch. Das harte Klima und das karge Land bedingt ein Zusammenleben, in dem kein »Mein« und »Dein« existiert, sondern ein »Unser«. Besonders außerhalb der Städte müssen sich die Menschen gegenseitig helfen. Aus diesem Grund gibt es auch keinen Respekt gegenüber der Privatsphäre, wie wir sie kennen.

Wie fast überall ist ein gesundes Misstrauen angeraten – trotz aller Vorsicht wurden wir mehrfach bestohlen.

Rechts: Moderne Hirten. Selbst in die entlegensten Gobi-Ecken ist der (chinesische) Fortschritt durchgedrungen.

Unten: Ger-Cafés vor der anstrengenden Flussschiffahrt südlich von Altai City.



als eine Steinwüste, die sich bis zum Horizont erstreckt. Hier fängt die Gobi an, die in der mongolischen Sprache die Landschaftsform der Geröll- und Steppenwüste bezeichnet. Wir sind heute 270 Kilometer gefahren und haben keine einzige Ortschaft zu Gesicht bekommen. Erst am nächsten Mittag erreichen wir Chovd und damit eine Autowerkstatt, die das Hinterradlager mit einem Achsmutterkreuz brutal aus dem Sitz herausschlägt – jetzt sind wir erstmal völlig fahrunfähig. Doch auf einem Teilemarkt ergattern wir ein halbwegs passendes chinesisches Moped-Lager. Wir kaufen gleich vier davon, denn lange scheint solch ein Exemplar nicht zu halten: Es ist nur halb so breit wie das Original und hat schon im Neuzustand ordentlich Spiel.

Chandmani, das Dorf der Kehlkopfsänger, erreichen wir nur im Trial-Modus. Aber in dem verschlafenen Dorf hören wir keine Kehlkopflieder, dafür die Nachricht, dass heute der Präsident am Ufer des Sees Dorgon übernachtet. Frei nach GPS fahren wir zum See, folgen dem Ufer bis zur Südspitze, wo der spektakuläre Mongol-El beginnt, eine 200 Kilometer lange, hohe Dünenwand. Auf einer Düne mit Seeblick wollen wir unser Zelt aufschlagen, aber der starke Wind macht uns einen Strich durch die Rechnung und bläst es gleich um. Wir campen daher im Tal, klettern erst im milden Morgenlicht auf die höchste Düne und genießen den Blick auf das Sandmeer des Mongol-El. Nur zwei Kilometer weiter erspähen wir die zwei

Hubschrauber und zahllose Militärfahrzeuge des Präsidenten mit seiner Bewacherarmee. Zum Glück haben sie uns nicht entdeckt.

Aufgrund des tiefen Sandes haben wir den Reifendruck auf knapp ein Bar reduziert. Das macht sie für Pannen besonders verletzlich. Bevor wir den einzelnen Spuren entlang des Mongol-El folgen, müssen wir zuerst einen Reifen flicken. Rund 370 Kilometer legen wir trotzdem noch an diesem Tag zurück, durch wilde Bäche, enge Schluchten und auf kaum sichtbaren Spuren. Erst bei Dunkelheit erreichen wir den Ort Altai. Hier landen wir wieder halbwegs in der Zivilisation, treffen im Hotel ein tschechisches Privat-Team der Mongol Rallye, deren rostiger Fiat Panda mehr schlecht als recht von den Werbeaufklebern zusammengehalten wird. Sie schenken uns aus ihrem riesigen Vorrat zwei Esspakete der US-Armee. Eine Notration für magere Zeiten.

In der Gobi-Steppe herrscht Monotonie. Die Piste verläuft durch eine endlose Steinwüste, bis sie plötzlich vom Fluss Baydrag unterbrochen wird. Es muss im Norden extrem geregnet haben, die mächtige Strömung hält auch die schweren Lkw auf. Vor den Ger-Cafés am Ufer versammeln sich mehrere Laster, die Fahrer machen sich gegenseitig Mut für die Durchfahrt. Zwei riesige alte Traktoren aus sowjetischen Zeiten stehen fürs Abschleppen durch das tiefe Wasser bereit. Ein paar halbstarke Jungs helfen Possi für heftige 15.000 Tugrik, das Motorrad durch den

Gesundheit

Alle wichtigen Impfungen vorab überprüfen und eventuell ergänzen. Eine Tollwutimpfung ist auf Motorradfernenreisen wegen streunender Hunde oder bissiger Nager generell zu empfehlen. Tollwut ist tödlich. Außerdem nie ohne Stiefel durchs Gelände gehen – Schlangen und Skorpione wissen sich zu wehren. Sicherheitshalber ist es sinnvoll, neben den normalen Haus-Medikamenten auch je einen Streifen starke Antibiotika gegen Aerobier und Anaerobier mitzunehmen und vor dem Einsatz seinen Hausarzt telefonisch zu kontaktieren.

Literatur / Karten / Infos

»Mongolei«, Trescher-Verlag, »Reise-Handbuch Mongolei«, Dumont. Mongolei-Karte im Maßstab 1 : 1.600.000, RKK-Verlag. Die lokalen Topo-Karten gibt es in der geografischen Buchhandlung auf der Hauptstraße in Ulan Bator mit kyrillischer Beschriftung in 1 : 500.000 oder im Geschäft des Erdvermessungsministeriums neben dem Gandan-Kloster im Innenhof des Polizeipräsidiums (Ikhteru-Durunzadzam-Straße).
Infos: www.botschaft-mongolei.de, www.mongolei.de, www.auswaertigesamt.de,
Forum: <http://www.mongolei-forum.info/>

Fluss zu schieben. Wegen der Tiefe und Strömung ist es nicht ratsam, den Motor laufen zu lassen. Da ich die Aktion filme, muss ich barfuß auf den spitzen Steinen hinterherwaten. Die einheimischen Reisenden aus den Überlandbussen lachen sich tot bei meinem gequälten Anblick. Nach dem Bezahlen verschwinden die Jungs sofort. Schlecht, denn bald stellt sich heraus, dass wir uns eigentlich auf einer In-

sel befinden. Der nächste Flussarm ist zwar schmaler, aber auch tiefer. Possi fährt trotzdem hinein, aber die BMW schafft es nicht, und ich muss die Kamera stehen lassen und schieben. Immerhin hat er zwei Drittel der Strecke mit Motorkraft und viel Schwung geschafft, bis das Wasser über den Tank schwappte. Wir trocknen die Zündkerzen, bauen den Luftfilter aus, entleeren die Zylinder und jubeln, als der Motor wieder anspringt. Doch dann kommt der dritte Flussarm – noch tiefer. Possi bleibt mitten im Fluss stehen. Während er das Motorrad in der starken Strömung im Gleichgewicht hält, schieben wir es mühsam die steile Böschung hoch. Die Fußsohlen schmerzen höllisch, denn wir haben beide unsere Stiefel ausgezogen, um sie trocken zu halten. Diesmal springt das Motorrad nach der Trockenlegung nicht mehr an. Die Batterie ist inzwischen zu schwach. Aber wir haben Glück, der Fahrer eines schweren Lkw kann uns Starthilfe geben. Alle anderen Fahrzeuge sind verschwunden. Kein Wunder, denn der Wasserspiegel steigt schnell. Die steile Böschung ist bereits unter Wasser. Noch ein letzter Flussarm, mit vollem Schwung prescht Possi durch – und schafft es. Aber wir haben drei Stunden Zeit verloren und biegen deshalb anders als geplant nach Bayanchongor im Norden ab. Hier stärken wir uns bei einem leckeren Abendessen in einem neuen, gut gepflegten Hotel.

Die Erdpisten sind durch die intensiven Regenfälle der letzten Tage völlig verschlammt, teilweise stehen sie unter Wasser. Und plötzlich enden diese »Wasserspuren« abrupt in einem riesigen lehmigen Teich. Das Regenwasser aus dem Norden wie aus dem Süden sammelt sich in dieser Senke. Hier beginnt auch unsere Schlamm Schlacht mit dem nassen »Bulldust«, dem Feinstaub, der sich bei Regen in Schmierseife verwandelt. Eine Herde Kamele schreit lauthals ihren Unmut über das nasse Element aus, während sie hilflos durch die rote Pampe schlittert. Wir versuchen den Teich in einem Bogen zu

umfahren, aber das bepackte Motorrad lässt sich trotz Stollenreifen und Aufbietung aller Fahrkünste kaum kontrollieren und geht immer wieder zu Boden. Wir versuchen es hochzustemmen, aber beim kleinsten Druck rutscht die BMW weg, und wir landen auf dem Bauch. Steine gibt es keine weit und breit, nur ein paar Büsche. Deren Zweige legen wir unters Motorrad und unsere Kniegelenke, und so schaffen es, die BMW aufzurichten.

Die ganze Ebene hat sich in eine Schlammfläche verwandelt. Durch den strömenden Regen erkennen wir schemenhaft einige Dünen, nehmen Kurs auf sie, um uns vor dem Wasser zu retten. Von hier oben blickt man über eine Wasserfläche, die sich am Horizont bis zum Fuß des Berges Ich Bogd erstreckt. In der Ferne scheinen einige 4x4-Fahrzeuge im Schlamm stecken geblieben zu sein. An eine Weiterfahrt ist heute nicht mehr zu denken. So schlagen wir auf dem Dünenkamm unser Zelt auf, in der Hoffnung, dass wir nicht für die nächsten Tage auf dieser Sandinsel gestrandet sind.

Am Morgen ist das Wasser tatsächlich weitgehend versickert und der Untergrund etwas fester. Das Ich-Bogd-Massiv ist wolkenfrei, doch binnen zwei Stunden sammeln sich bereits wieder Dunstschleier, die rasch zu schwarzen Wolken anwachsen. Bloß schnell weg hier! Vorbei an festgefahrenen 4x4 und Lkw fahren wir auf den Sattel zwischen den zwei Bergen Ich Bogd und Baga Bogd. Die tiefe Schlucht spuckt uns auf der Südseite wieder aus, und wir landen in der Gobi-Ebene. Geplant war, von Bayanlig weiter nach Südwesten in die Oasen zu

Zwei Drittel der Flussschiffahrt schafft Possi, bevor das Wasser überschwappt



Ausrüstung / Vorbereitung

Ein Zelt ist unabdingbar wegen den wenigen Übernachtungsmöglichkeiten. Auf die Gers, die in der Gobi weit verstreut sind, ist wenig Verlass. Falls man unbedingt warme Mahlzeiten will, ist ein Benzinkocher nützlich. Ausreichende Vorräte an Wasser sind mitzuführen, mindestens drei Liter pro Person und Tag – nicht immer ist es so nass wie beschrieben. Mongolisches Essen ist vor allem eins: fett und eintönig. Wenn man sich von der Zivilisation entfernt, muss man sich mit den wenigen haltbaren Lebensmitteln, die man zu kaufen bekommt, abfinden: polnisches Frühstücksfleisch, chinesische Kekse und in Lizenz produzierte amerikanische Getränke. Brot findet man nicht immer, Gemüse und Obst sind Mangelware. Was glücklicherweise meist zu haben ist, ist Trinkwasser in Plastikflaschen.

Ein wirklich geländetaugliches, grobstollig bereiftes Motorrad ist erforderlich, sobald man sich auf entlegene Pisten wagt. Je leichter, desto besser. Sicherer ist es, im Team zu fahren. Eine Alleinfahrt, wie beschrieben, ist wegen der teilweise schwierigen und weiten Strecken nicht ungefährlich. Verlässlich tanken kann man nur in Aimag, den Zentren der regionalen Verwaltung, ansonsten bei den Einheimischen nachfragen. Die entlegenen Strecken durch die südliche Gobi erfordern Reichweiten von 500 km und mehr, auf den Hauptpisten reichen 300 km.

Ein zuverlässiges GPS mit entsprechenden Detailkarten (z. B. OSM aus dem Internet) ist ein erheblicher Sicherheitsfaktor. Notwendig sind ein vernünftiger Werkzeugsatz, Flickzeug, Pumpe und die wichtigsten Ersatzteile.

Obwohl die Chinesen in der Mongolei in größeren Orten ein 3G-Netz aufgebaut haben (Prepaid-Karte in der Hauptstadt kaufen, auch im Internet günstig), ist es sicherer, ein Satellitentelefon mitzunehmen, da 99 Prozent der Fläche kein Handynetz hat. Thuraya funktioniert dort sehr gut und ist relativ preiswert. Außerdem ist ein weiteres GPS eingebaut, so dass man im Notfall wenigstens seine Koordinaten kennt und per SMS übermitteln kann.

*Rechts: Wüstenstimmung – ein Zelt, ein Motorrad und ein Kamelschädel im Mondlicht.
Unten: Abendliche Impressionen am Rande von Yolyn Am, der Geierschlucht.*



fahren, aber kurz hinter dem Dorf versinken wir erneut im Schlamm. Auch die alternativ gewählte Piste nach Gurvantes, die auf einem Berggrat verläuft, führt irgendwann in die große Senke hinunter, die sich über Hunderte von Kilometern erstreckt. Es ist sinnlos, vor einem breiten Sumpf endet unser Weg. Wir bauen das Zelt auf einer Anhöhe auf, und während Possi erschöpft einschläft, beobachte ich bis spät in die Nacht, wie sich vereinzelt schwere Lkw mühsam durch den Sumpf wälzen. Geländewagen habe ich überhaupt nicht mehr gesehen, die trauen sich wohl erst gar nicht hierher.

Der Schlaf hat uns den Entschluss zum Weitermachen und eine Lösung gebracht. Possi reduziert den Reifendruck auf 0,6 Bar, einen halben Plattfuß, während ich die Koffer vollständig entleere. Mit viel Schwung schafft er es tatsächlich ans andere Ufer. Ich darf anschließend im tiefen Matsch den Inhalt der Koffer auf die andere Seite schleppen, während er die Reifen wieder aufpumpt.

Je weiter wir in die südliche Gobi kommen, desto trockener wird die Landschaft. Aus einer zerfurchten Schlammrinne wird eine verspurte Sandrinne. Im Wüstenort Gurvantes nahe der nordchinesischen Grenze noch ein wenig Proviant einkaufen, dann weiter Richtung Osten. Durch fantastische Gebirgstäler, ein langer Drachenrücken, ein Berggrat mit zackigen Felsen, begleitet uns bis zum Dünenmeer Chongorin Els. Wir treffen kaum Nomaden, und das Motorrad verliert sich in den felsigen Weiten der Gobi. Durch ein tief versandetes Trockenflussbett überqueren wir den Dünenkamm. An einem Wasserloch trinken ein paar Kamele die braune

Brühe, um danach das spärliche Grün gründlich abzugrasen. Nach drei Wochen Einsamkeit treffen wir hier in einem Ger-Camp die ersten Touristen, gleich fünf Omnibusse voll. Trotzdem verbringen wir den Abend samt fantastischem Sonnenuntergang allein im Sandmeer, denn keiner traut sich hier hinauf.

Der folgende Tag wird heiß und staubig. Entlang der Dünen reihen sich Sümpfe aneinander, wo das Grundwasser aus den Bergen austritt. In Bayandalay biegen wir in Richtung der Geierschlucht Yolyn Am ab, verlassen erst abends das Schutzgebiet, das wir zu Fuß erkundet haben. Wir suchen einen Zeltplatz, als uns erneut ein Plattfuß aufhält. Ein langer rostiger Nagel hat den Schlauch gleich an mehreren Stellen perforiert. Im Dunkeln mit Stirnlampe ziehen wir den Reserveschlauch ein und bauen unser Zelt an Ort und Stelle auf, knapp am Rand der schmalen, steilen Piste. Das Motorrad hätten wir dabei fast den Hang hinuntergeworfen. Als Possi gerade das Hinterrad auf die Achse schieben will, kippt die BMW vom Hauptständer gen Abgrund. Ich kann noch gerade rechtzeitig Lenker und Bremse erwischen.

In Dalanzadgad, dem Provinzzentrum, kaufe ich gerade ein paar Vorräte im gut sortierten Supermarkt ein. Da stürzt sich ein Mann auf mich und nimmt mir den Einkaufskorb ab, um mir zu helfen. Von meinem Mann da draußen habe er gehört, dass wir zu zweit auf einem Motorrad die ganze Gobi alleine durchquert haben. Sogar für Mongolen ist das völlig verrückt. Die Erschöpfung der letzten Wochen muss uns tief ins Gesicht geschrieben sein.

Bayanzag – diese feuerroten Klippen wurden von einem temporären Fluss und



den Regenfällen aus dem Wüstenboden herausgewaschen. Die hier gefundenen zahlreichen Dinosaurierknochen und -eier haben der Forschung in jüngster Zeit viele neue Erkenntnisse gebracht. Die Funde liegen jetzt im Museum und in den Laboren, aber die feuerrote, zerklüftete Landschaft ist auch ohne sie sehenswert, vor allem der ausgedehnte Saxaul-Wald mit den bizarren verknöcherten Sträuchern nördlich der Felsen.

Im Wüstenort Mandal Ovoo tauchen wir in eine verlassene Gegend ein. Durch die zahlreichen Trockenflussbetten sind seit Langem keine Fahrzeuge mehr gefahren. Hoffentlich passiert uns hier keine Panne. Wir schaffen es, uns zwischen den Regenschauern durchzumogeln und einer Schlammeschlacht im nassen Sand zu entgehen. In Tsogt Ovoo treffen wir nach hunderten Kilometern Querfeldeinfahrt dann auf die Hauptpiste, die von der chi-

Wir versinken erneut im Schlamm. Es ist sinnlos – hier endet unser Weg

nesischen Grenze nach Ulan Bator führt. Keine gut befestigte Straße, sondern ausgefahrene Pistenbündel, die sich stark verzweigt nach Norden wälzen – zumindest ist die Route so nicht zu verfehlen. Nach zwei Tagen erreichen wir die Hauptstadt, der Höllenverkehr empfängt uns mit Hupen, Abgasen und erstickendem Staub. Zwei Stunden benötigen wir, um die Stadt von Westen nach Osten zu durchqueren.

Unsere Abenteuerreise durch die Mongolei lassen wir tags darauf mit einer gemütlichen Runde durch den Terelj-Nationalpark ausklingen. Hier treffen wir auch Wolfgang wieder. Trotz seiner Motorprobleme hat er ebenfalls spannende Dinge im Land der Nomaden erlebt – und sein Motor läuft immer noch!

Vor dieser Reise konnten wir uns nicht vorstellen, was die Mongolei an besonderen Szenarien zu bieten hat. Aber das Land hat uns eines Besseren belehrt: Das Erwartete, die rasch wechselnden Wetterstimmungen, das Licht in den unendlichen Weiten gehören zu den ureigenen Reizen des Nomadenlandes. Hier erlebt man als Motorradfahrer intensiv die Nähe zu den Naturelementen. Und das ist es schließlich, was ein Motorradabenteuer ausmacht – so wie es vor 25 Jahren einige verrückte Biker wie Possi schon in der Sahara fanden.

Strecke

In knapp vier Wochen haben wir die 8300 Kilometer bis auf ein paar hundert Kilometer Asphalt um Ulan Bator nur auf Erdpisten oder Sandspuren in teilweise sehr schlechtem Zustand zurückgelegt. Ein Schnitt von 150 bis 200 Kilometern am Tag ist bei guter Off-road-Erfahrung realistisch.

Wir warnen davor, den Track nachzufahren, besonders alleine, da hierzu sehr viel Erfahrung nötig ist. Die Route ist über weite Strecken extrem einsam und anspruchsvoll (Geröll, Tiefsand, Schlamm) und aus verschiedenen Gründen gefährlich.

Transport und Einreise

Für eine Einreise in die Mongolei benötigt man ein Touristen-Visum, das man bei der Botschaft in Berlin (gilt für 30 Tage) problemlos beantragen kann. Für Reisen in grenznahe Gebiete braucht man einen Grenzzonenschein (den wir nicht hatten und auch keiner verlangt hat), für Naturschutzgebiete ein Permit.

Nach Ulan Bator kann man mit der nationalen Fluggesellschaft MIAT seit Kurzem direkt aus Deutschland fliegen, oder man wählt Air China über Peking. Auch der Weg über Moskau mit Aeroflot ist eine Alternative.

Das Motorrad haben wir 2011 mit Pan Europa (www.pan-europa.de) für etwa 600 Euro mit einem Eisenbahncontainer verschickt und für etwa 1200 Euro wieder zurückgebracht. Der Rücktransport über einen chinesischen Seehafen dauerte allerdings lange. Die Frachtpreise dürften inzwischen erheblich gestiegen sein. Die weite Anreise auf eigener Achse durch Russland ist Geschmackssache. Wir haben uns ganz bewusst auf unser Zielland konzentriert, um hier in vier Wochen wirklich etwas sehen zu können. Standard-Startpunkt ist das Oasis Guesthouse, eine beliebte, einfache Traveller-Unterkunft im Osten von Ulan Bator.

