



Enduristan

Im Herzen Asiens liegen die ehemaligen Sowjetrepubliken Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgistan und Kasachstan. Drei Monate lang erkundeten Jutta Hartmann und Markus Körbel diese faszinierende, bei Motorradreisenden noch weitgehend unbekannt Region. **TEXT UND FOTOS: Jutta Hartmann und Markus Körbel**



Mit einem saftigen „Platsch“ landen die mit Fleisch gefüllten Teigtaschen in einer Blechschüssel. Die alte Bäckerin taucht mit schweißüberströmtem Gesicht aus den Tiefen des bauchigen Lehmofens auf, rückt ihr Kopftuch zurecht und gönnt sich dann in aller Ruhe eine Schale grünen Tee. Unsere Blicke sind gefesselt von der bunt gekleideten Besucherschar auf dem Tolkuschka Basar vor den Toren der turkmenischen Hauptstadt Ashgabat. Frauen in langen farbenfrohen Gewändern, alte Männer mit spitzen Bärten, Filzmänteln und über-

dimensionalen Fellmützen drängeln sich neben wasserstoffblonden Russinnen in engen Jeans und bauchfreien Tops an den Marktständen vorbei.

Das Zentrum der Hauptstadt hingegen trägt die Handschrift eines einzigen Mannes, des „Turkmenbashi“. Der Präsident auf Lebenszeit und selbsternannte „Führer der Turkmenen“ regiert das Land nach seinen Launen. Auf Grund seines persönlichen Faibles für Städtebau überzieht er die Wüstenstadt mit einem Meer aus Springbrunnen, Monumentalbau-

Golden glänzt die kirgisische Hochgebirgssteppe in der Abendsonne, und wir finden freundliche Aufnahme in einer Jurte.



Südlich des Chonashu Passes erheben sich die Bergriesen des Tien Shan (oben).

ten und Marmordenkmälern. Unser persönliches Highlight: eine 13 Meter hohe Goldstatue des „Bashi“, die auf einem raketenähnlichen Turm thront und sich dabei mit der Sonne dreht.

Es ist Mitte Juli und vor uns liegen die großen Steppenlandschaften Zentralasiens. Wir verlassen Ashgabad noch vor Sonnenaufgang, da schon am Vormittag die Quecksilbersäule die 40-Grad-Marke übersteigt. Trotz der frühen Stunde schlägt uns glühend heißer Fahrtwind entgegen. Plötzlich zerteilt ein Schlagbaum die eintönige Landschaft und Soldaten mit strengen Mienen und riesigen Schirmmützen halten uns an. Die Pässe und Motorradpapiere werden penibel kontrolliert und alle Daten in dicken Büchern festgehalten. Schließlich will der Präsident genau informiert sein, wer in seinem Land wohin unterwegs ist. Dieses Spiel wiederholt sich nun alle 30 Kilometer, für uns immerhin eine gute Gelegenheit, das russische Standardvokabular einzuüben. Schnell lernen wir zwei neue Worte: Sputnik,

Marschroul! Diese Schlüsselwörter erläutern kurz und knapp Sinn und Funktion des GPS.

Inmitten der Karakum Wüste erreichen wir die Oasenstadt Mary, die für viele Jahrhunderte eines der bedeutenden Kulturzentren Zentralasiens war. Allerdings ist heute nicht mehr viel von ihrer Pracht zu sehen, nachdem sie im 12. Jahrhundert von den Mongolen komplett zerstört wurde.

Wir setzen unsere Fahrt von Mary aus auf der Route der alten Seidenstraße fort, die durch das heutige Turkmenistan über die usbekischen Städte Bukhara und Samarkand ins kirgisische Osh und von dort weiter bis nach China führt.

Als wir die schwankende Ponton-Brücke über den Grenzfluss Amurdarja nach Usbekistan passieren, erinnern die schmutzig-braunen Fluten an ein düsteres Kapitel im dicken Buch der sowjetischen Umweltsünden. Durch die intensive Bewässerung der Baumwollfelder gelangt nur noch eine geringe, dafür um so mehr mit Düng- und Pflanzenschutzmitteln belastete Menge Wasser in den ehemals größten Binnensee der Erde, den Aralsee. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis der See ganz von der Bildfläche verschwunden sein wird.

Neben uns ein schrilles Hupen, dann überholt in halsbrecherischem Tempo ein klappriger Lada. Die Insassen winken und rufen begeistert „Mala-diez!“ (Großartig!). Am Straßenrand sind Brotstän-



de aufgereiht, die kreisrunden Fladen werden mit Öl auf Hochglanz getrimmt. Wir machen Mittagspause in einem der zahlreichen Schaschlik-Stopps. Als eine der Frauen uns lachend eine Schale köstlichen Lagman (Nudeleintopf mit Hammel) bringt, blitzen die breiten Reihen Ihrer Goldzähne auf.

Gestärkt geht es weiter durch endlos flache Landschaften und uniforme usbekische Dörfer im bevölkerungsreichsten Land Zentralasiens.

Samarkand - ein klangvoller Name, der an Märchen aus 1001 Nacht denken lässt. Dieser Ort war einst die Drehscheibe zwischen Ost und West, zentraler Umschlagplatz für Waren und Gedankengut. Heute sind die Relikte aus 2500 Jahren Geschichte über eine Großstadt russischer Prägung verstreut. Der berühmte Registan mit seinen drei farbenprächtigen Medressen gehört immer noch zu den schönsten und eindrucksvollsten Prunkbauten der islamischen Welt. Ebenso beeindruckt stehen wir vor Plattenbausiedlungen mit bröckelnden Hammer und Sichel-Fassaden und martialischen Betonmonumenten aus der Sowjetzeit.

Wenige Tage später müssen wir in der usbekischen Hauptstadt Tashkent feststellen, dass die Beschaffung von Visa und



anderen Dokumenten in Zentralasien ein schwieriges Unterfangen darstellt, welches viel Zeit und Geduld erfordert. Es soll über eine Woche vergehen, bis wir im Besitz der erforderlichen Dokumente für die Weiterreise

sind. Gleichzeitig haben wir aber noch ganz andere Herausforderungen zu meistern. „Markus, Jutta, just one Vodka before you go to town“, so tönt es jeden Morgen in unseren Ohren. Kaum sind wir dem Ruf unseres Pensionsbesitzers Ali gefolgt, schickt er seine Angestellten in die Küche und lässt nach bester Sitte zu den zahlreichen Wodkas kleine Speisen wie Räucherfisch, Bratkartoffeln, Pferdesalami und Salate mit viel Dill und Mayonnaise auftischen. Nachdem wir mehrfach seinen Trinkexzessen zum Opfer gefallen sind, schleichen wir uns früh morgens aus der Pension, um weitere folgenschwere Einladungen zu umgehen.

Nach neun Tagen in Tashkent und einer Fahrtstrecke von über 2000 Kilometern durch Flachland ist unsere Begeisterung kaum zu bremsen, als sich die mächtige Gebirgskette der tadschikischen Fan-Berge vor uns auftürmt. Der erste von zwei 3500 Meter hohen Pässen auf der Strecke nach Dushanbe lässt nicht lange auf sich warten. Der über 50 Kilometer lange Anstieg besteht aus einer staubigen Schlaglochpiste,

Die Miri-Arab Medresse in Bukhara zählt zu den schönsten Bauwerken an der Seidenstraße (oben).

Zum Greifen nahe wirken die Wolken auf dem 4000 Meter hohen Pamir-Plateau (unten).





Zu Fuß erkunden wir die Eislandschaft des Inylcheck Gletschers (oben).

die von zahlreichen röhrenden LKW und klapprigen Jeeps malträtiert wird. Auf der Passhöhe angekommen nehmen wir erstmals die gigantische Landschaft wahr: ein Meer aus schneebedeckten Bergen und tief eingeschnittenen kargen Tälern breitet sich vor unseren Augen aus. Wir sind gespannt, was uns in dem armen Gebirgsstaat Tadschikistan erwarten wird. Denn Touristen lassen sich in dem Land, das bis 1997 in einen undurchsichtigen Bürgerkrieg verwickelt war, noch selten blicken.

Hauptattraktion des Städtchens Karakol ist die russisch-orthodoxe Holzkirche (unten).

Einige Tage später schauen wir besorgt in den regenschweren Himmel. Es ist kalt und in der Luft liegt der Geruch von nassem Stroh. Wir legen noch einen kurzen Stopp in einer

einfachen Chaykhana (Teestube) ein, wo hinter einem löchri- gen Vorhang ein dicker Topf mit „Plov“ vor sich hinbrodelt. Am Nebentisch gönnt man sich am frühen Morgen bereits eine Flasche Wodka. Vor kurzem wurde auf der kniffligen Strecke nach Khala-i-Khumb eine Brücke fortgeschwemmt. Werden wir den Fluss mit den Motorrädern passieren können?

Langsam klettert die löchrige Straße in eine wolkenver- hangene, wilde Berglandschaft hinein. Schlammige Fluten stürzen über die Fahrbahn hinweg. Wir schliddern durch tiefe Spurrillen und durchqueren unzählige Bäche. Kurz vor Esgand stoppt uns schließlich eine Barriere aus schäumenden Was- sermassen. Während die KTM mit ihrer stattlichen Bodenfrei- heit noch einigermaßen durchkommt, setzt die Suzuki mit lautem Scheppern mehrfach auf. Eine Sekunde lang sieht es so aus, als würde sie hinterüber in die reißende Strömung kippen. Mit einer riesigen Wasserfontaine und röhrendem Motor schießt auch sie ans rettende Ufer. Einige Kinder, die das Spektakel neugierig beobachtet haben, klatschen begeis- tert Beifall.

Am späten Nachmittag quälen wir uns mit letzter Kraft die morastige Zickzackpiste zum 3252 Meter hohen Sagir- dasht-Pass hinauf. LKW wühlen sich im Schnecken tempo die Steigung hinauf, ein bärtiger Mann bahnt sich unbeeindruckt mit seiner alten Ural den Weg. Auf dem Pass erhaschen wir einen ersten Blick auf düstere Bergspitzen, die sich dro- hend aus den Wolken schieben – das Pamirgebirge ist zum Greifen nahe! Der gesamte östliche Teil Tadschikistans wird von dieser schwer zugänglichen, dünn besiedelten Hochge- birgslandschaft eingenommen. „Dach der Welt“ nennen die Einheimischen diese Region, in der neben einem der größten





Gletschersysteme der Erde auch der höchste Berg des Landes, der 7495 Meter hohe ehemalige Pik Kommunismus, liegt.

Wenige Tage später fahren wir unter strahlend blauem Himmel am Pyandzh-Fluss direkt an der afghanischen Grenze entlang. Auf der anderen Uferseite bilden winzige Eselspfade über schroffe Klippen die einzigen Verbindungswege zwischen den Dörfern. Hin und wieder leuchtet unter den Gruppen der Wanderer das Blau einer Burkha auf. In den steilen Felsschluchten passieren wir inmitten von Pappelhänen und Obstbäumen liebliche Dörfer, in denen auf flachen Hausdächern Aprikosen zum Trocknen ausliegen. Frauen in bunten Blumenkleidern schrubben auf der Straße ausgebreitete Teppiche. Kinder lassen alles stehen und liegen, um uns zu winken.

In der Nähe der Ruinen des 900 Jahre alten Yamchum-Forts zelten wir hoch über dem Whakan-Korridor und genießen den Ausblick auf die 7000er des Hindukusch. Pakistan ist stellenweise nur noch 15 Kilometer entfernt. Nachts ist es stockduster, die Dörfer haben schon seit Monaten keinen Strom mehr. Zwei junge Mädchen bitten uns in ihr Haus – eine willkommene Gelegenheit, den netten Plausch mit einem wichtigen Anliegen zu verbinden. Der freundliche Hausherr ist gerne bereit, uns ein paar Liter Benzin zu verkaufen. Auch wenn der Treibstoff nicht mehr als 72 Oktan hat, sind wir froh um jeden Tropfen, denn die nächste Tankstelle ist über 400 Kilometer weit entfernt.

In der Hochgebirgswüste des östlichen Pamir, die durchschnittlich auf einer Höhe von fast 4000 Metern liegt, treffen wir auf etlichen hundert Pistenkilometern kaum noch einen Menschen. In der unwirtlichen Heimat von Schneeleoparden

und Marco Polo-Schafen leben nur wenige halbnomadische Hirten. Jeden Tag aufs Neue sind wir berauscht von der rauen Landschaft mit ihren Salzseen, schneebedeckten Bergketten und dem strahlenden Licht.

Es fängt schon an zu dämmern, als wir den Ort Alichur erreichen, nicht mehr als zwei traurige Reihen baufälliger Häuser direkt am Pamir Highway. Aus der Menge, die sich direkt um uns versammelt, lädt uns eine rundliche Frau in ihr Haus ein. Wenig später wärmen wir uns an einem mit Viehdung

Lässig zieht der Tadschike auf seiner Ural an uns vorbei (oben).

Bunte Farben prägen die Märkte Zentralasiens (unten).





Bei einer Rast am Bulunkul See genießen wir die wärmenden Strahlen der Nachmittagssonne (oben).

beheizten alten Ofen, und unsere Gastgeberin, Rakima mit Namen, die Englischlehrerin des Ortes, bittet uns zum Tee. Alle haben sich im Schneidersitz auf geblühten Matten um ein Tisch Tuch versammelt, frisches Fladenbrot wird in Stücke gebrochen und dazu werden verschiedenste Variationen aus Yakmilch gereicht: in Form von Sahne, Joghurt, Rahm und Butter. Als der Vollmond über der Ebene auftaucht und sein mildes Licht über die kaputten Häuserdächer breitet, führt uns Rakima zu einem großen Pamirhaus. Um einen vom Ge-

nerator betriebenen Videorecorder hocken Jungs in dicken Lederstiefeln neben kichernden Mädchen mit Blümchenkopftüchern. Wir bekommen eilig Kissen und Decken zugeschoben und schon flimmert ein russischer Actionfilm über den Bildschirm.

Nachdem Rakima früh am nächsten Morgen ihre Yak-Kuh gemolken hat, trotten die seltsamen Urviecher mit den riesigen Hörnern und zotteligen Schwänzen gemächlich in die Berge hinaus. Nur die Kühe kommen nachts zurück ins Dorf,

INFORMATIONEN

ALLGEMEINES

Die Bergregionen Taschikistans und Kirgistans sind ein Traum für jeden Motorradfahrer. Daher sollte man die Reiseplanung an diesen beiden Ländern ausrichten. Nur in den Monaten Juli, August und mit Einschränkungen September ist sichergestellt, dass die zahlreichen Pässe mit Höhen bis zu 4655 Metern schneefrei und damit passierbar sind. In dieser Jahreszeit warten die Wüsten- und Steppenregionen Usbekistans und Turkmenistans allerdings mit Temperaturen von bis zu 50 Grad Celsius auf.

ANREISE

Prinzipiell gibt es zwei Möglichkeiten, nach Zentralasien zu reisen. Die Nordroute führt über Polen, die Ukraine und Russland nach Kasachstan. Für den direkten Weg bis nach Almaty (Südostkasachstan) sind rund 8000 Kilometer zu veranschlagen. Landschaftlich ist die Strecke eher monoton, größere Gebirgszüge sind nicht zu queren.

Interessanter, da landschaftlich und kulturell abwechslungsreicher, ist die Südroute. Sie führt über den Balkan, durch die Türkei in den Iran und von dort nach Turkmenistan (ca. 6500 Kilometer). Zwischen Ende März und Ende Oktober verkehrt zwischen Ancona (Italien) und Cesme (Türkei) eine Fähre. Auch wenn die Fahrt 58 Stunden dauert, ist dies eine interessante Variante, die Anfahrt zu verkürzen. Für eine One-Way-Passage (1 Person und 1 Motorrad) sind 300 Euro einzuplanen. Nähere Informationen unter: www.marmaralines.com

Als Alternative zur Überlandreise bieten sich zwei Möglichkeiten:

- › die Spedition Calenberg Logistics, mit der wir sehr gute Erfahrungen gemacht haben, wickelt regelmäßig Transporte und Umzüge von und nach Zentralasien ab. Etwa ein Mal pro Monat geht ein LKW von Köln nach Almaty (Kasachstan) und ggf. weiter nach Bishkek (Kirgistan) oder Tashkent (Usbekistan). Die reinen Transportkosten für ein Motorrad einfache Strecke nach Almaty belaufen sich auf 500 bis 700 Euro. Hinzukommen noch Zollgebühren sowie Kosten für Verpackung. Kontakt: www.cologistics.de
- › zudem besteht die Möglichkeit, sich in Almaty bei Silkoffroad ein Leihmotorrad zu mieten. Unseres Wissens ist dies der einzige Verleiher von Enduros und Anbieter von geführten Off-Road-Touren durch Kasachstan und Kirgistan. Die „Jungs“ sind sehr sympathisch, sprechen ein wenig Englisch und haben sich im Herbst 2005 mit Yamaha TT 250 eingedeckt. Kontakt: www.silkoffroad.kz

DOKUMENTE

Visa sind ein wichtiges Thema bei Reisen durch Zentralasien. Präzise Aussagen über Visabestimmungen sind schwer möglich, da vieles von der Tagesform des Konsularbeamten abhängt. Generell gilt (Ausnahme Turkmenistan), dass Visa für die zentralasiatischen Länder für mindestens einen Monat ausgestellt werden. Bei der Beantragung muss



um ihre im Stall untergebrachten Kälber zu säugen. Nach einer Schale Buttertee starten wir die Motoren.

Kurz darauf stellen wir einen neuen persönlichen Höhenrekord auf: der höchste Plattfuß unserer Reise. Auf über 4200 Metern Höhe hat ein dicker Nagel seinen Weg in Markus Hinterreifen gefunden. Schwer atmend flicken wir unter den strengen Blicken chinesischer Grenzposten den Platten. Denn nur wenige Meter entfernt teilt ein glitzernder Hochsicherheitszaun die Mondlandschaft aus Sand und Fels in zwei Hälften – über etliche Kilometer zieht sich die Grenze zu China am Highway entlang. Auf einer Passhöhe tauchen schließlich verrostete Metallcontainer auf. Die Grenze zu Kirgistan ist erreicht und wir nehmen schweren Herzens Abschied von Tadschikistan, dessen atemberaubende Landschaft mit ihren herzlichen Bewohnern noch lange in unserer Erinnerung bleiben wird.

Im Alay-Tal eröffnet sich eine Szenerie, die geradewegs einem Buch des kirgisischen Schriftstellers Dschingis Aitmatov entsprungen sein könnte. Rings um uns erstreckt sich moosgrüne Grassteppe, gesprenkelt von weidenden Pferdeherden und den traditionellen runden Filzzelten der Nomaden. Zwei Kinder mit mongolisch geschnittenen Gesichtern kommen herangaloppiert, um uns mit einer langstieligen Peitsche freudig zuzuwinken.

Auf den Landstraßen werden Sonnenblumen zum Trocknen ausgelegt. Bis zur Unkenntlichkeit mit duftendem Heu beladene Laster schwanken an uns vorbei. Wir lassen die frucht-

der genaue Einreisetermin angegeben werden. Ab diesem Tag läuft das Visum, wer später einreist, verkürzt damit seinen Aufenthalt. Die Bearbeitungsdauer variiert zwischen ein und neun Tagen. Wir benötigen für Tadschikistan zudem noch eine Einladung, dies soll mittlerweile nicht mehr notwendig sein. Für Reisen durch den Osten des Landes (Pamir-Highway) ist eine Sondergenehmigung einzuholen.

Sonderfall Turkmenistan: zunächst muss man im Besitz der Visa des Einreise- und des Ausreiselandes sein, bevor man „wagt“, ein Visum für Turkmenistan zu beantragen. Nun gibt es zwei Möglichkeiten:

- ▶ **Transitvisum.** Vorteil: man braucht keine Einladung und keine Reiseagentur einzuschalten. Aufenthaltsdauer je nach Laune des Konsularbeamten 3, 5, 7 oder auch 10 Tage (Ein- und Ausreisetag zählen mit, bei drei Tagen muss man sich sputen). Selbstverständlich muss auch hier das exakte Einreisdatum angegeben werden.
- ▶ **Touristenvisum.** Hierbei ist eine Reiseagentur einzuschalten, über die die Hotels zu buchen sind und die einen ständigen Begleiter abstellt. Dies ist sehr lästig und zudem noch sündhaft teuer.

Die Bearbeitungsdauer für beide Arten von Visa liegt bei zehn Tagen bis drei Wochen. Sehr empfehlenswert für die Besorgung von Zentralasienvisa in Deutschland ist Ventus Reisen in Berlin (www.ventus.com). Herr Haase und Frau Hertz sind absolute Fachleute für diese Region. Auf der Website www.ventro.info kann man die aktuellen Einreisebestimmungen einsehen.



baren Felder des Ferganatal hinter uns und nehmen die Piste durch die kahle Lösshügellandschaft Zentralkirgistans.

Zwei Nächte verbringen wir auf der Hochebene am Song Kul See in einer Jurte. Diese traditionelle Behausung der Nomaden ist eine Konstruktion aus vierzig gebogenen, roten Birkenholzstäben und einem rundherum verlaufenden Scherengitter. Der Innenraum ist mit prächtig gemusterten Filzteppichen (Syrdaks), Fellen und

bunten Matten ausgekleidet. Eine schwere Holztruhe enthält die gesamte Habe der Familie. Die Aufteilung des Wohnraums folgt einem strengen Muster: rechts vom Eingang lagern Geschirr und Haushaltsgeräte, links befindet sich die Männerseite mit Zaumzeug und Jagdgerät. Während die Frauen flink Essen und Tee bereiten und sich ansonsten diskret im Hintergrund halten, empfängt der Hausherr die Gäste. Er trägt das

Intensiv beraten sich die beiden Turkmeninnen beim Schmuckkauf auf dem Talkuschka Basar (oben).

Gruppenbild mit stauziger Dame und stauenden Tadschikinnen.



Ein Carnet de Passages für das Motorrad ist zwingend für Turkmenistan und den Iran erforderlich. Der Iran verlangt zudem die Hinterlegung (beim ADAC) einer doppelten Sicherheitsgebühr in Höhe von 3000 Euro pro Motorrad. Desweiteren benötigt man für sein Motorrad einen internationalen Führerschein sowie eine internationale Zulassung (sehr wichtig, es wird häufig danach gefragt).

GESUNDHEIT

Für keines der Länder besteht eine Pflichtimpfung. Es sollten jedoch unbedingt die üblichen Grundimpfungen eingehalten werden. In Tadschikistan brechen immer wieder Thyphus- und Choleraepidemien aus. Daher ist generell bei Wasser, ungeschältem Obst und frischen Salaten Vorsicht geboten.

Auf einer Strecke von über 500 Kilometern fährt man auf dem Pamirhighway durchweg in Höhen zwischen 3500 und 4600 Metern. Beim Auftreten von



Stolz posiert der kirgisische Reiter vor der gewaltigen Bergkette des Pamir (oben).

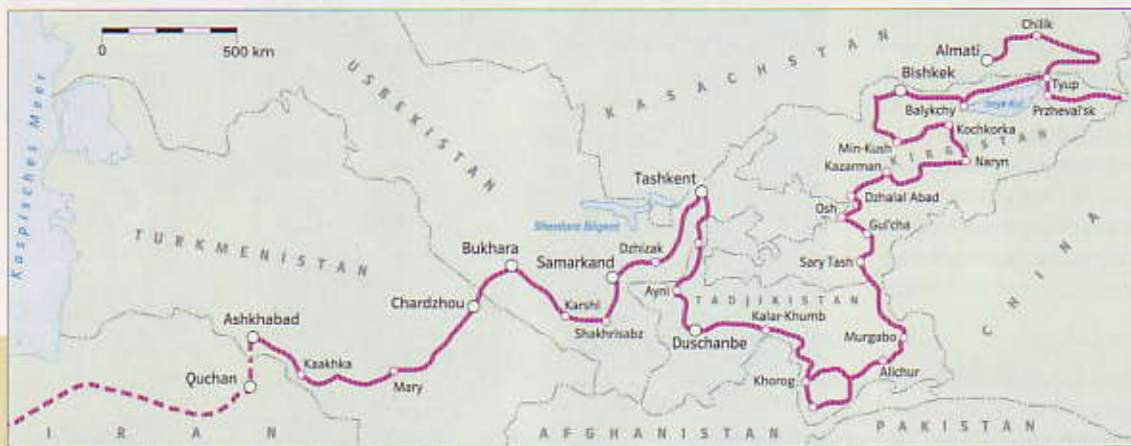
typische hohe Filzhütchen, Lederstiefel und Pumphosen.

Die späte Nachmittagssonne taucht die weite, mit Edelweiß besprengte Graslandschaft in ein goldenes Licht. Wir schlafen unter einem Berg schwerer bunter Decken, es riecht nach nasser Wolle. Am nächsten Morgen weckt uns das Wie-

hern der Pferde. Bevor wir aufbrechen, müssen wir die Motorräder von einer funkelnden Eisschicht befreien.

Im Nordosten Kirgistans lädt der zweitgrößte Gebirgssee der Welt, der Issyk Kul, zum Schwimmen ein. In dem kleinen Ort Tamchy teilen wir uns den Badestrand mit Truthähnen und Eseln, während wir die phantastischen Ausblicke auf schneebedeckte Gebirgszüge des Tien Shan genießen. An der Ostseite des Sees liegt die drittgrößte Stadt des Landes, Karakol. Zwischen üppigem Grün und schnuckeligen russischen Holzhäusern läuft das Leben in Karakol äußerst beschaulich ab. Von hier aus starten wir zu einer Wanderung zum größten Gletscher Kirgistans nahe der chinesischen Grenze. Dafür wird Bergführer Sascha kurzerhand auf die KTM gesetzt, unsere Rucksäcke finden Platz auf der DR. Bereits nach 100 Kilometern überrascht uns auf knapp 4000 Metern ein heftiger Schneesturm. Zähneklappernd und mit Eiszapfen am Helm schliddern wir über die nicht enden wollende Serpentinpiste. Pitschnass erreichen wir schließlich nach 150 Kilometern den Ort Inylchek. Die ehemalige sowjetische Bergbaustadt ist heute nur noch eine triste Ansammlung verlassener Plattenbauten und Industriebrachen. Nur noch 50 von ehemals 30.000 Menschen fristen hier ein trauriges Dasein in einem der entlegensten Winkel der Welt. Jetzt gilt es nur noch, die

letzten Pistenkilometer bis zum Ausgangspunkt der Wanderung zu meistern. Allerdings ist mittlerweile schon die Dunkelheit eingebrochen und auf der schmierseifenglatten Strecke liegen wir mehrfach mit unseren Motorrädern der Länge nach im Matsch. Zum Glück hat am nächsten Mor-



UNTERKUNFT

In den Ländern Usbekistan, Kirgistan und Kasachstan bereitet es mittlerweile keine

Höhenkrankheit besteht also keine Möglichkeit, kurzfristig in tiefer gelegene Regionen zu gelangen. Daher langsam an diese Höhen herantasten.

MOTORRAD FAHREN

Wer durch Kirgistan und Tadschikistan fahren will, sollte die Grundtechniken des Off-Road-Fahrens beherrschen. In Tadschikistan sind selbst die Hauptverbindungsstraßen oft nicht asphaltiert, von den Pässen ganz zu schweigen. In den drei anderen Ländern sind die Hauptstraßen in einem passablen Zustand.

Um die Motorräder für die dünne Höhenluft fit zu machen, hatten wir einen zweiten Luftfilterkastendeckel dabei, den wir zuvor kräftig durchlöchert hatten. Wichtig ist, die Löcher mit Gaze abzukleben, damit der Luftfilter vor Staub geschützt ist. Diese Methode hat sich sehr gut bewährt.

In den großen Städten ist es mittlerweile kein Problem, Benzin mit über 90 Oktan zu bekommen. In Tadschikistan und zuweilen auch in Kirgistan wird man seinen Tank mit 72-Oktan-Benzin befüllen müssen. Uns half die umschaltbare Zündbox der KTM sowie die serienmäßige Doppelzündung der DR 650 SE. Zudem sollte man mindestens über 400 besser 500 Kilometer Reichweite verfügen.

Schwierigkeiten mehr, eine geeignete Unterkunft zu finden. In Kirgistan und in einzelnen Regionen Tadschikistans gibt es in vielen Orten ein Büro des CBT (Community Based Tourism), der eine private Zimmervermittlung organisiert. Wir machten davon regen Gebrauch und haben nur gute Erfahrungen gesammelt. In größeren Städten kann es manchmal Probleme bereiten, eine Übernachtungsgelegenheit mit einem geeigneten Abstellplatz für die Motorräder zu finden. Nachfolgend ist eine Auswahl an preisgünstigen Pensionen und Budgethotels in größeren Städten mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten für die Motorräder gelistet:

- ▶ Ashgabad (Turkmenistan): Hotel Dayhan, zentrale Lage, Parken im Hinterhof in abschließbarer Garage, DZ 22 US\$.
- ▶ Bukhara (Usbekistan): Fatima B&B, am wunderschönen 400 Jahre alten Labi-Hauz-Platz gelegen, exzellentes Frühstück, Parken im Innenhof, DZ 20 US\$.
- ▶ Samarkand (Usbekistan): Bahodir B&B, in nächster Nähe der Hauptattraktionen, Parken im Innenhof, DZ 10 US\$.
- ▶ Tashkent (Usbekistan): Ali Tour Guest House, zwei U-Bahn-Stationen zur Innenstadt, Parken im Abstellraum, DZ 25 US\$.



gen der Wettergott ein Einsehen. Die Tortur des Vortags ist schnell vergessen, die Wanderung durch die menschenleere Bergwelt des östlichen Tien Shan mit ihren gigantischen Eisströmen ist ein unvergessliches Naturerlebnis.

Mittlerweile ist es Herbst geworden in Zentralasien. Ein strahlendes Farbspektakel aus Gelb, Orange und Rot umgibt uns, als wir zu unserer letzten Etappe nach Almaty aufbrechen. Die braune Weite der Steppe hat uns eine zeitlang zurück, bis wir uns in inmitten eines ungewohnten Verkehrschaos wieder finden. Dank der immensen Erdgas- und Öl-

vorkommen erlebt die kasachische Metropole Almaty einen rasanten Boom. Ein letztes Mal werden wir mit dem Altraum der zentralasiatischen Bürokratie konfrontiert, denn ein fehlendes Zolldokument kostet uns fast zwei Wochen Stress und ein stattliches Schmiergeld. Schließlich treten die Motorräder die Heimreise per LKW an. Jetzt heißt es auch für uns Abschied nehmen, von einer Region, die wir trotz oder gerade wegen ihrer Eigenheiten in unser Herz geschlossen haben. Noch einen letzten Wodka im Kreise unserer neuen kasachischen Bikerfreunde: Nastowje Zentralnaja Asia! ◀

Auf dem Dach der Welt: mit dem 4655 Meter hohen Akbaital Pass erreichen wir den höchsten Punkt unserer Tour (oben).

INFORMATIONEN

- ▶ Osh (Kirgistan): Tes Guesthouse, direkt neben dem Fußballstadion, Parken im Innenhof, DZ 35 US\$.
- ▶ Bishkek (Kirgistan): Sabyrbek's B&B, gegenüber der deutschen Botschaft, Parken im Innenhof, DZ 10 US\$.
- ▶ Karakol (Kirgistan): Yak Tours Hostel, neben der orthodoxen Basilika, Parken im Innenhof, DZ 12 US\$.
- ▶ Almaty (Kasachstan): Hotel Ujut, zentrale Lage, hoteleigene bewachte Abstellplätze, DZ 60 US\$.

ESSEN UND TRINKEN

Die traditionelle zentralasiatische Küche ist schmackhaft, jedoch sehr fett und nicht besonders abwechslungsreich. In größeren Städten finden sich aber überall russische Restaurants mit einer großen Auswahl an Speisen. In den Städten Turkmenistans und Usbekistans kann man zudem gut türkisch essen, während in Kirgistan und Kasachstan hervorragende chinesische Restaurants anzutreffen sind.

In abgelegenen Gebieten, insbesondere in Tadschikistan, gibt es nur selten Restaurants oder Essensstände. Man sollte sich daher auf den Märkten größerer Städte mit ausreichend Proviant eindecken. Die hygienischen Verhältnisse sind regional sehr unterschiedlich, so dass generell Vorsicht – vor allem bei Wasser, Obst und Salaten – angebracht ist.

LITERATUR/KARTEN

Die Auswahl an Reiseführern und Karten ist recht bescheiden. Für die gesamte Region gibt es einen sehr empfehlenswerten englischsprachigen Reiseführer.

- ▶ Bradley Mayhew u. a. (2004): Central Asia. Lonely Planet Publications, ISBN 1864502967, 28,10 Euro

Zudem sind noch vier deutschsprachige Reiseführer aus dem Trescher-Verlag erhältlich.

- ▶ Thomas Scholl (2006): Kirgistan entdecken. Zu den Gipfeln von Tien-Schan und Pamir. Trescher Verlag, ISBN 3897940760, 14,95 Euro
- ▶ Dagmar Schreiber (2005): Kasachstan entdecken. Auf Nomadenwegen zwischen Kaspischem Meer und Altaj. Trescher, ISBN 3897940795, 18,95 Euro
- ▶ Beate Luckow (2006): Turkmenistan entdecken. Versunkene Wüstenstädte an der Seidenstraße. Trescher Verlag, ISBN 3897940612, 16,95 Euro
- ▶ Judith Peltz (2005): Usbekistan entdecken. Auf der Seidenstraße nach Samarkand, Buchara und Chiwa, Trescher Verlag, ISBN 3897940779, 17,95 Euro

Kartentipps:

- ▶ Freytag & Bernd: Zentralasien. 1:1.750.000, ISBN 3850842657, 9,95 Euro
- ▶ Ein absolutes Muss für jeden, der plant, den Pamir zu besuchen, ist die Karte „The Pamirs“ von Gecko Maps, Maßstab 1:500.000. Erhältlich unter www.geckomaps.com