

Kasachstan fordert uns und den MAN

Teil 1 - Die Strecke West-Süd



Mittwoch, 21. Juni 1017

Am Fluss Ural ist es morgens ruhig und vermittelt mit den Anglern den Einklang von Natur und Mensch. Wir fahren wieder ins Zentrum von Orsk. Hier hatte ich gestern freies WLAN gefunden. Leider war die Verbindung nicht stabil. Heute klappt es mit der Übertragung der letzten zwei Berichte. Die Straßenbahn von Orsk schaukelt zum Teil wie ein Unimog, wenn sie mit Speed (40 km/h) über das kaputte Gleisbett gefahren wird. Ich tausche Geld nochmals in einer Bank, da wir nicht wissen, wo wir bei der nächsten Einreise nach Russland eine Möglichkeit zum Geldwechseln haben. Die Kassiererin hat gerade Mittagspause, wird dann aber auf Anweisung der Geschäftsleiterin geholt. Der Kurs ist gut (64,83 Rubel/Euro). Der Computer hat wohl auch gerade Pause, denn es dauert geschlagene 20 Minuten, bis der Wechselbeleg „ausgespuckt“ wird. Gleich hinter Orsk wird die Landschaft urplötzlich steppenhaft. Wie in der Wüste, nur grüner. An der russischen Grenzstation steht eine Frau am Schlagbaum und lässt immer nur ein paar Fahrzeuge durch. Diese Durchfahrt ist zusätzlich durch „versenkbare Nagelsperren“ gesichert, die sie mittels eines Hebels manuell versenkt, wenn sie die Schranke öffnet. Die komplette Grenzabfertigung erfolgt an nur einem Container. Die Deklaration für den MAN haben wir wieder mitbekommen, nach einer Registrierung hat uns nie jemand gefragt. In den MAN wird noch oberflächlich hineingeschaut, dann dürfen wir weiterfahren. Nach 4 Kilometern erreichen wir die kasachstanische Grenzstation, die nur durch ein Tor gesichert ist. In dem Häuschen, in dem der „Toröffner“ sitzt, muss man sich unter Vorlage des Reisepasses und des Fahrzeugscheins einen Laufzettel abholen, auf dem das Kennzeichen notiert wird. Außerdem erhalten wir zwei Migrationskarten, die wir ausfüllen. Einige Lkw-Fahrer erhalten eine Deklaration in DIN A4-Format. Wir haben zunächst auch eine für den MAN verlangt, die aber anscheinend nicht notwendig ist (wurde später von den Grenzern nicht mehr an uns herausgegeben). Dann müssen wir mit den Pässen und Fahrzeugschein in das Gebäude gehen. Dort wird man bei der Abfertigung fotografiert. Vor uns steht eine Familie. Sogar der Säugling wurde foto-



grafiert. Wir bekommen bereits zwei Stempel auf unsere Migrationskarte. Lt. Reiseführer und Bestätigung durch den Grenzbeamten müssen wir uns jetzt nicht mehr bei der Migrationspolizei registrieren lassen. Ansonsten ist man verpflichtet, dieses innerhalb von 5 Tagen durchzuführen. Die Grenzbeamten sind immer begeistert, wenn sie in unserem „Haus“ sind. Die Kontrolle war relativ oberflächlich. Auf der anderen Seite der Grenzstation müssen wir unseren Laufzettel

abgeben, dann dürfen wir einreisen. Insgesamt haben wir zwei Stunden für die Grenzpassage gebraucht. Auf einer guten Straße verlassen wir den Grenzbereich. Nach vier Kilometern ist es damit vorbei. Die Straße mit großen Schlaglöchern und heftigen Bodenwellen zwingt uns, langsam zu fahren. Wie in der Sahara führen Pisten neben der „Straße“ her. Aber nicht immer. Dann quälen wir den MAN über die Verwerfungen und Asphaltfragmente. Die Landschaft ist weiterhin steppenhaft. Nach 60 Kilometern und zwei Stunden Geholpere und Geschüttele haben wir genug und fahren auf einen Hügel neben der Straße. Oben angekommen haben wir einen herrlichen Blick auf die Steppe. Es ist windig und die Temperatur angenehm. Unsere russische Megafon-Prepaidkarte funktioniert nicht mehr. In Russland war der Empfang immer einwandfrei (4 GB, 40 Rubel, nur Internet).

Donnerstag, 22. Juni 2017

Morgens um 5 Uhr haben wir draußen 12°C, die sich bis 11.30 Uhr auf 24°C erhöht. Wir juckeln weiter Richtung Aqtöbe. Kurz vor Aqtöbe erreichen wir die gute breite Straße Orenburg-Schymkent. Die Orientierung in Aqtöbe ist ziemlich verworren. Unser Ziel ist es, eine Bank zu finden. Aber irgendwie kurven wir immer im Randgebiet herum. Weit und breit keine Bank, dafür immer mehr Lkw-

Durchfahrtsverbotsschilder. Wir ignorieren diese einfach. Hat in Russland auch geklappt. Nach einiger Zeit erreichen wir ein großes Einkaufszentrum. Hier befindet sich auch eine Bank. Die Kassiererin verweigert einen 20 Euro- und einen 50-Euroschein. Der 50-Euroschein hatte einen ganz kleinen Fleck. Beim 20-Euroschein ließ sich der Sicherheitsscheck nicht einwandfrei tasten. So konnte ich nur 200 Euro tauschen. In diesem Einkaufskomplex befindet sich auch eine Bee-line-Verkaufsagentur. Wir erhalten eine



12GB Prepaid-Karte für 1700 Tenge (ca. 4,80 Euro). Die Gültigkeit beträgt einen Monat. Die kleineren Karten hätten nur eine Woche oder für den Monat Juni gegolten. Die Temperatur in Aqtöbe ist inzwischen auf 33°C angestiegen und es geht auch schon auf 18 Uhr zu. Wir diskutieren noch über unsere weitere Strecke. Jörgen möchte unbedingt die direkte Südstrecke fahren. Ich habe meine Zweifel angesichts der hinter uns liegenden „Straße“. Dem Argument: „Wir haben doch Zeit“ kann ich jedoch nicht wirklich widersprechen und gebe im Navi einen Ort ein, der sich auf der Strecke befindet. Die ersten

100 Kilometer fahren wir auf der Hauptverbindungsstrecke Aqtöbe-Astrakhan. Entsprechend ist der Verkehr. Die Fahrbahn hat tiefe Spurrillen und Verwerfungen. In Qandaghash finden wir auf Anhieb die Straße nach Embi, ein kleines Schild zeigt den 90 km entfernten Ort an. Unser Navi können wir jetzt nicht mehr gebrauchen, denn die „Dame“ möchte, dass wir wieder zurückfahren. Es fahren kaum noch Pkws und Lkws. Die Straße weist die erwarteten Schlaglöcher auf. Nach ein paar Kilometern schlagen wir uns die Steppe Richtung Bahn. Verstecken können wir uns hier nicht. Es fahren viele Züge in relativ kurzen Abständen. Trotzdem ist die Nacht angenehm.

Freitag, 23. Juni 2017

Bis Embi fahren wir auf einer „Straße“, die zwar Schlaglöcher aufweist, die aber zum Teil ausgebessert wurden. Dann geht es los! Die weitere Strecke kann man eigentlich kaum beschreiben, die muss man erlebt haben. Straßenfragmente mit tiefen Schlaglöchern, Schotterpiste mit grobem Wellblech, Lehm-pisten mit tiefen Schlaglöchern und Spurrillen. Wir juckeln mit 10 km/h um die Löcher herum oder wenn unausweichlich auch hindurch. Und das ganze immer bedrohlich nahe an einer Unwetterfront. Es blitzt und donnert. Auf der Strecke ist das Unwetter schon vorbeigekommen, der Fahrweg ist nass. Bei einem „Schlaglochausweichmanöver“ rutscht der MAN auf dem (nicht erkennbaren) Lehm, schlittert



und bleibt quer zur Fahrbahn stehen. Bis hier hin ging es ohne Allrad, aber jetzt nur noch mit und teilweise sogar mit Untersetzung. In der Nähe eines Ortes wird der Fahrweg zur schlaglochreichen Matschpiste. Die Tiefe der Schlaglöcher ist nicht einzuschätzen, da sie mit Wasser gefüllt sind. Immer wenn wir denken, dass sich die Situation bessert, folgt wieder ein katastrophaler Abschnitt, meistens reiner Lehm. Dazu werden wir immer noch von der Regenfront verfolgt. Wir überqueren das Mukhadzhar-Gebirge, wo Kohle-

abbau betrieben wird. Die LKWs transportieren die Kohle nur bis zur Verladestation der Bahn, die uns immer begleitet. Plötzlich knallt es am MAN immer häufiger. Durch das Gerüttelte und Geschüttelte hat sich die Leiter gelöst, die zwischen Fahrerhaus und Wohnkabine angebracht ist. Zudem verwindet und verschränkt sich der MAN auf dieser Strecke extrem. Dadurch wird einiges am Fahrzeug in Mitleiden-schaft gezogen, womit wir nicht gerechnet haben. Die Unwetterfront kommt bedrohlich näher. Ein paar leere Kohle-Lkws kommen uns entgegen. Wir wollen schnell weiter, denn Regen und Lehm, das verträgt sich nicht. Nach einigen Kilometern erreichen wir endlich wieder Straßenfragmente. Auf einem befestigten kleinen „Seitendamm“ finden wir einen sicheren Stellplatz. Der Regen hat sich verzogen. Für die 190 Kilometer, die wir am heutigen Tag gefahren sind, haben wir 7 Stunden reine Fahrzeit ge-braucht. Nachts regnet es doch noch.

Sonnabend, 24. Juni 2017

Da die Straßenfragmente extreme Löcher und Querrillen aufweisen, weichen wir auf eine Nebenpiste aus, die inzwischen getrocknet ist. Deshalb können wir problemlos etwas schneller fahren. Nach etwa 30 Kilometern erreichen wir einen Ort. Hier ist die Straße mitsamt Brücke auf einer Länge von ca. ei-nem Kilometer weggeschwemmt. Das alles muss aber schon etwas länger her sein. An der A26, auf der

wir uns bewegen, ist seit Jahrzehnten bestimmt keine Instandhaltungsmaßnahme erfolgt. Das ist wahrscheinlich auch nicht notwendig, da alle Orte direkt an der Bahnstecke liegen. Ein Polizeiauto überholt uns, hält und 3 Männer grüßen uns freundlich im Vorbeifahren. Gottseidank wird die Strecke etwas besser, denn ab jetzt kann man der Straße auf einer Piste auch nicht mehr ausweichen, da sich an beiden Seiten eine große Sebhka befindet. Ca. 8 Kilometer vor Shalqar geht das Gehoppele dann wieder los. An der Kreuzung in Shalqar überlegen wir, in welche Richtung wir weiterfahren. Ich schlage die N-O-Richtung vor, die Hauptzufahrt zu diesem Ort. Aber auch hier verwandelt sich die Straße bereits nach kurzer Zeit wieder in eine Schlagloch-MAN-Quälpiste. Wir befinden uns immer noch auf der A26. Links und rechts Steppe, soweit man sehen kann. Ein Heuschreckenschwarm kreuzt unseren Weg. Klack, klack, klack – ich glaube, es überleben immer noch genug. Auf einem Hügel, der von der Straße wie Sand aussieht, finden wir einen Stellplatz. Dieser „Sand“ entpuppt sich als reiner Lehm. Wie gut, dass es nicht nach Regen aussieht.

Sonntag, 25. Juni 2017

Es ist ausgesprochen stürmisch. In diesem Fall begrüßen wir es, dass der Untergrund aus Lehm und nicht aus Sand besteht. Unser MAN hinterlässt tiefe Spuren im Lehm.



Die „Straße“ ändert sich leider nicht bis zur Kreuzung Aqtöbe-Aral/Yrghyz-Shalqar. Wir sind erstaunt: Dort treffen wir auf eine sehr gute Straße. An dieser Kreuzung stehen mehrere Lkws. Das ist eine Empfehlung für das Kafe, das sich hier befindet. Entsprechend voll ist es hier. Die Speisekarte ist nur in kyrilischer Schrift. Wir entscheiden uns für die Soljanka und Tee (Zusammen 1500 Tenge). Im hinteren Teil des Raums sind Sitz-/Liegebänke mit flachen Tischen aufgebaut, die gut besetzt sind. Im vorderen Bereich gibt es normale Tische und Stühle. Wir warten lange. Die Suppe ist ein bisschen dünn, aber reichlich; das Brot leider ziemlich trocken. An dieser sehr guten M32 gibt es ca. alle 20 Kilometer einen Rastplatz mit Müllentsorgung, Toilette und Auffahrrampe für Reparaturen. Leider liegen diese Plätze aber auch immer in der vollen Sonne, Bäume sind in Kasachstan Mangelware. Auf unserer Route suchen wir einen Krater, der von einem Meteoriteneinschlag stammt, aber wir finden keine Spuren in die entsprechende Richtung. So fahren wir weiter durch die platte endlose Steppe ohne Orte.

Montag, 26. Juni 2017

Es fängt an zu regnen. Das ist nicht gut, da wir mitten in der Steppe auf Lehm stehen. Jörgen fährt noch



bis zur Straße vor. Es regnet sich richtig ein. Der MAN hat Probleme, auf die Straße zu gelangen. Die Reifenprofile setzen sich sofort mit Lehm zu und das Fahrzeug gerät ins Rutschen. Auf der Straße ziehen wir erst einmal eine breite Lehmspur hinter uns her. In dem Ort Aral kurven wir herum um den alten Hafen zu finden. Alles, auch Fragen, ist vergeblich. Im Einkaufszentrum mit Bazar

kaufen wir ein. Hier ist alles schon sehr viel orientalischer als in Südrussland. Leider gibt es gar keine Light-Getränke. Ansonsten ist das Preisniveau erheblich günstiger als in Russland. Da wir den Hafen nicht finden, fahren wir zunächst raus Richtung Tastübe am kleinen Aralsee. Der Aralsee war einst der viertgrößte Binnensee der Erde. Alle an den Ufern lebenden Völker waren stolz auf ihn und sein Fischreichtum. 1960 war er noch fast so groß wie Bayern. Die Idee der Sowjetunion, zu einem bedeutenden Baumwollexporteur zu werden, verbundenen mit gigantischen Bewässerungsprojekten hat diesen See das Leben gekostet. Vom ehemaligen „Aralmeer“ sind zwei kleine Restseen übriggeblieben. Der kleine Aralsee ist dabei nur über eine Bürgerinitiative mit dem Bau eines Dammes entstanden, der das Wasser des Syrdaija staut und damit eine Versickerung in den Weiten des Aralkum (Überbleibsel des Aralsees) verhindert. Zeitweise über grobes Wellblech fahren wir auf einer Art „Damm“ nach Zhalangash. Ehemals war hier ein Schiffsfriedhof. Aber der Schrott wurde inzwischen von Chinesen aufgekauft und abtransportiert. Mit einigen Teilen haben die Einheimischen sich Tierpferche gebaut. In Zhalangash geht es 90° rechts ab auf eine Fahrspur. Wir fahren zweitweise auf dem Grund des ehemaligen Aralsees entlang. Kamele und Pferde weiden auf der Steppe. Plötzlich sehen wir Wasser in der Ferne. Aber wir kommen irgendwie nicht an das Seeufer heran. Auch den Ort Tastübek können wir nicht entdecken. Lediglich ein Haus/Zelt auf einer Anhöhe. Wir irren von Piste zu Piste, finden jedoch keinen Ort. Dafür weidende Rinder. Erst als wir drehen, entdecken wir in der Ferne Dächer von Häusern. Wir sind viel zu weit westlich. Für heute beenden wir unsere Versuche, an den See zu kommen. Nachts ist es angenehm, 17°C.



Dienstag, 27. Juni 2017

Einige Pkws fahren vorbei, wohin ist uns ein Rätsel. Wahrscheinlich zu ihren Herden, die hier draußen weiden. Wir fahren zurück und wenden uns an einer Kreuzung nach Süden. Die Spuren sind ausgefahren,



ren, aber nicht frisch. Teilweise sandig oder lehmig. So tasten wir uns nach Tastübek vor, das wir auf dem letzten Teilstück durch große Pflützen erreichen. Der Ort liegt schon ziemlich nahe am kleinen Aralsee. Erstaunlich: Trotz der Abgelegenheit und weit ab vom nächsten größeren Ort (Aral) wird ziemlich viel gebaut. Vielleicht liegt das auch am gemäßigten Klima. Mit dem Fahrzeug kommen wir auch hier nicht ganz an den See heran. Die Spuren enden immer an einer Viehtränke. Diesmal nehmen wir die direkte Piste zu-

rück nach Zhalangash. Die ist zwar auch nicht besser, aber kürzer. Wie in der Sahara gibt es auch hier gute und schlechte Pistenabschnitte, die auch noch ähnlich aussehen wie in Afrika. Man muss im Gegensatz zur Sahara nur aufpassen, dass man keine Wodkaflaschen überfährt. Überhaupt hat Kasachs-



tan insbesondere ein Problem mit der Glattsorgung. Das ist uns gleich am Stellplatz an der Grenze aufgefallen und begleitet uns ständig. Es wird ausgelassen gefeiert und das Glas bleibt zurück!

Mittwoch, 28. Juni 2017

Es ist heiß und der Wind hat uns auch nicht lieb. Er lässt völlig nach. Erst gegen Morgen wird es kühler. Der alte Hafen in Aral ist noch in unseren Köpfen. Plötzlich entdeckt Jörgen einen der rostigen alten Kräne. Wir pirschen

uns langsam heran und stellen fest, dass wir nur durch einen kleinen Sportpark an das Hafengelände herankommen. Hier befindet sich ein Museum (gerade geschlossen) und es sind auch 4 Boote ausgestellt. Es ist sehr heiß; leider hat Jörgen im Internet gelesen, dass es in den nächsten Tagen nicht kühler wird. Wir sind auch ständig auf der Suche nach Brauchwasser, das immer knapp wird, obwohl wir ein ausgeklügeltes System entwickelt haben, das Wasser effizient zu nutzen. Denn nicht an jeder Tankstelle bekommt man Wasser. Unser nächstes Ziel ist der Süßwassersee Kambasch. Wir stellen uns Bäume, Sandstrand u.ä. vor, wo wir vielleicht mal einen Tag bleiben können. Leider gibt es keine Bäume und der Strand ist schmal, kurz und nicht gerade sauber. Durch das auch hier herrschende Müllproblem ist der Badestrand nicht sehr einladend. Auch wenn wir uns sehr auf ein Bad gefreut haben, wir verkneifen uns den „Spaß“. Auch Pferde befinden sich am Randgebiet des Sees schultertief im Wasser. Echte „Seepferdchen“ in Kasachstan. Am Strand herrscht auch mächtig Trubel, da die Einheimischen hier Abkühlung bei der Hitze suchen. Eine Art Disco ist auch da. Wir suchen uns einen Stellplatz gut 500 m weiter auf einem asphaltierten Damm, der bis ins Wasser reicht.



Donnerstag, 29. Juni 2017

Leider kein Wind, deshalb Scharen von Mücken und das „Lachen“ der Lachmöwen, so werden wir morgens geweckt. Vögel tapsen auf unserem Dach und auf den Fenstern herum und suchen sich ihr Fressen. In der Schattenseite des MAN haben sich Tausende von Mücken gesammelt. Jörgen fährt erst ein Stück vor, bevor wir die Fenster schließen. So haben wir fast alle Mücken von den Mückengittern „vertrieben“. Weiter geht es auf guter Strecke, aber durch langweilige Gegend nach Baikonur, dem Kosmodrom der Russen. Leider haben sich am MAN durch das extreme Verwinden Schäden am Koffer ergeben, auch die WLAN-Antenne hat das nicht ausgehalten. Leider kommt man in die Garnisonsstadt Baikonur und auf das Kosmodrom nicht ohne Aufenthaltsgenehmigung. Und diese muss mindestens 6 Wochen vorher beantragt werden. Zudem sind nur Gruppen zugelassen, die von bestimmten Reiseveranstaltern organisiert werden. Tja, hat sich das erledigt. Es ist sowieso viel zu warm. Am

„Musikdenkmal“ für Khorkhyt Ata, dem Musiker, Philosophen, Erzähler und Erfinder der Kobyz (Musikinstrument) finden wir einen Stellplatz. Hier oben auf dem Hügel soll eigentlich immer Wind sein und das Denkmal zum „Singen“ bringen. Nachts regt sich kein Hauch. Um 22 Uhr haben wir noch 36°C.

Freitag, 30. Juni 2017

Auf einem der Rastplätze an der M32 benutzen wir die Auffahrrampe, um die Federn für die Lagerung der Wohnkabine nachzuziehen. Die Vorspannung hatte sich durch die Vibrationen gelockert so dass der Federdruck beim Verwinden des Fahrzeuges zur gering war. Vor Kyzylorda gibt es viele Bewässerungskanäle, die das Wasser des Syrdaija anzapfen um Reisfelder zu fluten. In Kyzylorda suchen wir den Bahnhof von 1905, der Anfangszeit der Bahnlinie Orenburg-Taschkent. Wir kurven, kurven und kurven durch den Ort. Dann stehen wir plötzlich vor Gleisen und fahren hilflos daran entlang. Der Bahnhof soll eigentlich zentral liegen. Schließlich führt uns ein Taxifahrer für 1000 Tenge über sehr verwinkelte kleine Straßen zum Bahnhof. Dort ist auch ein Busbahnhof (u.a. Linie 1). Ohne genaue Angaben zur Lage ist dieser Platz nicht zu finden, da es auch keine Ausschilderungen gibt. Im Supermarkt haben wir unser bevorzugtes „Bärenbier“ günstiger bekommen als anderswo (123 Tenge/0,5l). Wodka ist dagegen gegenüber Aral doppelt so teuer. Wir decken uns mit Bier ein. Ist bei dieser Temperatur einfach lecker. Genau wie unser Spezialgetränk Cola(Light)-Wasser-Zitrone. (Lecker!!). Wir verlassen diesen heißen Ort und wollen uns außerhalb einen Stellplatz



suchen. Zunächst finden wir aber ein Kafe an der Straße, an dem man auch Wasser auffüllen kann. So etwas darf man sich hier in dieser Gegend nicht entgehen lassen. Auch wenn wir mit unseren Gießkannen 20x laufen müssen, da es keinen geeigneten Schlauch/bzw. Schlauchanschluss gibt. Die Stellplatzsuche dagegen gestaltet sich ausgesprochen schwer. Rechts der Fahrbahn die Eisenbahn und nach links kommt man auf der vierspurigen Straße nicht so einfach. Es gibt nur eine Möglichkeit unter hohen Pappeln, leider zwischen Bahn und Straße. Nachts ist es sehr laut, unsere bisher lauteste Nacht.



Sonnabend, 1. Juli 2017 / Sonntag, 2. Juli 2017



Es „schneit“ Blüten von den Pappeln herab und es wird trotz des Schattens wieder schnell heiß. Heute reißen wir auf der guten Straße nur Kilometer runter, soweit das möglich ist. Trinkpausen sind in immer kürzeren Abständen notwendig. Wir fahren nach Sauran, einer Ausgrabungsstätte nicht weit von der Straße entfernt. Hier können wir den MAN unter einem „Dach“ direkt neben der Bahn parken, denn die Durchfahrt unter der Bahn hindurch hat eine max. Höhe von 2,5m.

Es ist einfach zu heiß (über 40°C) um heute

noch die Ruinen anzuschauen. Vertagen wir das auf morgen. Um 23 Uhr sind es noch 35°C und kein Wind. Um 5 Uhr dagegen sind es 21°C, wie angenehm. Es fahren doch nicht so viele Züge wie angenommen. Morgens machen wir uns auf den Weg nach Sauran. Vom Parkplatz bis zu den Ausgrabungen sind es ungefähr 600m. Sauran lag im Delta dreier Flüsse, strategisch wichtig. Die Stadt war als Festung der Weißen Horde ein wichtiger Handelsknotenpunkt an der Seidenstraße. Erst im 18. Jahrhundert, als der Seeweg nach Indien für die Seidenstraße zerstörerische Einflüsse hatte, verlor Sauran seine Bedeutung und zerfiel. Bis zu sieben Meter hohe Mauern zeugen von der Wehrhaftigkeit der einstigen Handelsmetropole.



Jörgen repariert die Schäden am MAN, die durch unsere Extremfahrten entstanden

sind. Ich wundere mich manchmal, was so ein Fahrzeug alles aushalten kann. Morgen wollen wir zunächst nach Türkistan und dann in die Berge. Vielleicht ist es dort etwas kühler.

Montag, 3. Juli 2017 / Dienstag, 4. Juli 2017



Durch Türkistan (früher Jassy) führt eine 4-spurige Straße. Die Grabmoschee von Hodzha Achmed Jassawi, die mit 22m Durchmesser die größte freitragende Ziegelkuppel Mittelasiens beinhaltet, soll weithin sichtbar sein. Das finden wir nicht – selbst aus einem Lkw heraus nicht. Wir biegen schließlich in eine Seitenstraße ab und stehen „fast“ direkt davor. Ein sonniger, nur von wenigen Pkws belegter Parkplatz vor der neuen Moschee

bildet unseren Ausgangspunkt. Es ist, wie erwartet, sehr heiß. 42°C zeigt unser Außenthermometer. Mit Sonnenschutzhüten ausgestattet gehen wir zum Mausoleum. Die Beine werden immer schwerer. Dabei ist es gar nicht weit. Durch den Rosenpark, der auch sehr unter der Hitze leidet, erreichen wir



die Grabmoschee. Wir zahlen 250 Tenge pro Person Eintritt und eine angenehme Kühle schlägt uns entgegen. Unser Blick fällt zuerst auf den heiligen Kazan, ein riesiges Becken aus sieben unterschiedlichen Metallen. Es soll 3000 Liter Fassungsvermögen haben. Ich bezweifle das, dafür sieht es mir zu klein aus. Vom großen Kuppelsaal aus kommt man in mehrere kleinere Seitenflügel, in denen alte Fundsachen (Amphoren, Bücher, Handwerkskunst usw.) ausgestellt

sind und über die man auch in einen Gebetsraum gelangt. Drei Seiten der Grabmoschee sind mit Fliesen verziert. Das große Portal ist naturbelassen und wird gerade renoviert. Hodzha Achmed Jassawi hat den einfachen Leuten den Islam vermittelt, wie er ihn verstanden hat. Er predigte Friedfertigkeit und Toleranz. Es wird immer heißer. Zurück am MAN brechen wir bald auf, kaufen noch in zwei Supermärkten ein (ein chaotischer mit großem Angebot und ein aufgeräumt und strukturierter mit weniger Waren). Dann fahren wir heraus aus der Stadt Richtung Berge. Über Kentau wollen wir weiter ins Tal Arpa Uzen wo es eine Menge Felsgravuren geben soll. Leider haben wir keine Beschreibung. Hinter Kentau landen wir jedoch in einem hübschen kleinen Talkessel. Ein sauberer Wildbach fließt hindurch und es baden ein paar Leute. Hier bleiben wir erst einmal und gehen auch baden. Tolle, erfrischende 23°C Flusstemperatur. Aljust, der stolz erklärt, dass er Kasache ist, und seine Familie besuchen uns. Jörgen werfelt noch ein wenig am MAN und wir baden. Um uns herum nur Pferde, Vögel, Frösche, Rinder und Sonne. Aber auch hier wird es tagsüber 39°C. Wir freuen uns auf die Berge.



Mittwoch, 5. Juli 2017

Noch ein erfrischendes Bad im Wildbach und es geht zurück nach Kentau (wo wir Aljust noch einmal treffen) und weiter in Berge des Karatau.



Eine hübsche Gegend, erinnert irgendwie an Marokko oder Peleponnes. Dann erreichen wir eine staubige Hochebene und den Ort Sholaqqarghan. 26 km westlich hiervon soll das Tal sein (Koordinaten lt. Internet 43°5" Nord, 68°5" Ost). Es ist eine sehr vage Beschreibung, trotzdem wollen wir es versuchen. Am wahrscheinlichsten erscheint uns die Zufahrt nach Taukent, da wir auch hier auf staubigen Pisten die angegebenen Koordinaten erreichen. Es ist nichts zu finden und



ohne Sprachkenntnisse kommen wir hier auch nicht weiter. Wir drehen, wollen uns hier aber einen Stellplatz suchen, da wir uns von 900m Höhe etwas Abkühlung versprechen. Es weht auch ein kräftiger Wind. Plötzlich höre ich ein Geräusch. Klack, Klack – wir haben etwas am Reifen. Jörgen hält und entdeckt das Malheur. Im rechten Hinterreifen steckt ein Baurundstahl (Moniereisen, Durchmesser rund 1,5 Zentimeter). So ein Shit! Zudem ist es durch seine geriffelte

Struktur gar nicht so leicht, das Eisen wieder herauszubekommen. Jörgen versucht es mit einem Montierhebel und Holzklötzen. Das Ding bewegt sich nicht. Er sprüht alles mit Silikonspray ein und bekommt das Eisen Millimeter für Millimeter aus dem Reifen heraus. Wir halten die Luft an. Verliert der Reifen Luft? Wird ein Reifenwechsel fällig? Noch hören wir nichts. Wie tief steckt das Ding denn da drin? Nachdem 3 Zentimeter heraus geholt sind, geht es so nicht weiter. Jörgen fährt den MAN ein wenig nach vorne, um die Hebelstellung des Moniereisens zu verändern. Er zieht und dreht. Plötzlich hat er es in der Hand. Und wir hören keine Luft entweichen. 6 Zentimeter hat es im Reifen gesteckt, gottseidank allerdings längs im Blockprofil. Für heute reicht es uns erst einmal und wir bleiben hier einfach stehen. Hoffentlich hält der Reifen noch bis zur nächsten Werkstatt. Leider bestätigt sich unsere Hoffnung auf Abkühlung der Luft nicht und der Wind lässt nachts leider auch wieder nach.



Donnerstag, 6. Juli 2017

Auf einer relativ guten Straße fahren wir östlich des Karatau-Gebirges nach Süden in Richtung Schymkent. Die Steppenlandschaft wandelt sich ab Shayan in eine hügelige, landwirtschaftlich genutzte Gegend. Wir haben uns hier eigentlich noch ein wenig Abkühlung durch die Bergnähe versprochen. Hinter dem Ort Boralday sind zum ersten Mal die schneebedeckten Gipfel des Tien Shan-Gebirges zu sehen. Was für ein Widerspruch – wir schwitzen bei 42°C und in Sichtweite die mögliche Abkühlung. Kurz bevor wir die Straße nach Schymkent erreichen, suchen wir uns in dieser kargen Landschaft einen Platz auf einem Hügel -halb unter einem Baum- was hier schon Seltenheitswert hat. Was uns hier in Kasachstan immer wieder auffällt, sind die angegebenen maximalen Standard-Durchfahrtshöhen von 3,50m und die Steigungs- sowie Gefälle-Angaben, die **immer!** 12% betragen. Um 19 Uhr zeigt unser Außenthermometer 39°C an, aber es ist angenehm windig. Hoffentlich sinkt die Temperatur noch!

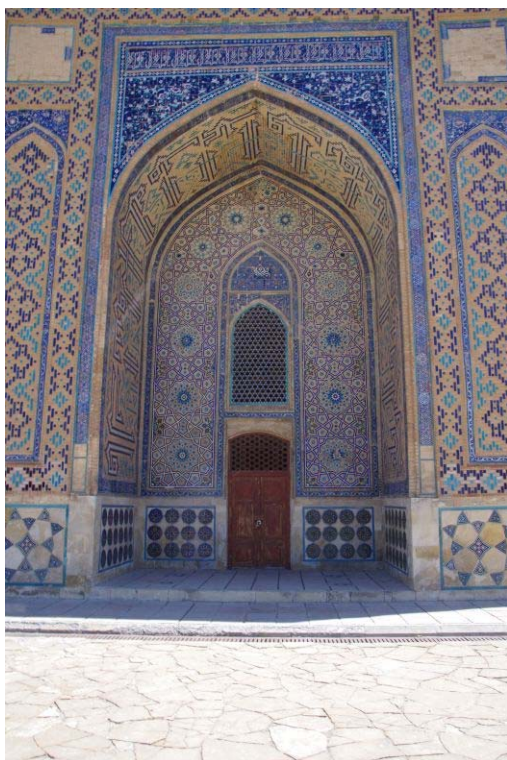
Freitag, 7. Juli 2017

Leider waren es nachts um 3.30 Uhr immer noch 29°C im Auto. Draußen hatte es sich inzwischen auf 26°C abgekühlt. Wir fahren weiter nach Schymkent. Eine Werkstatt haben wir immer noch nicht gefun-

den. Aber unser Reifen hält erstaunlich gut durch. In Schymkent wollen wir einen Supermarkt finden, um die ganzen Reste einzukaufen, denn in Tadschikistan soll es sehr viel teurer sein. Angesichts der Hitze haben wir uns entschieden, nicht nach Samarkand zu fahren. Wir werden Usbekistan, wie ursprünglich geplant, nur als Transitland benutzen. In Schymkent kaufen wir zunächst im Bazar ein. Aber alles bekommen wir dort nicht. Außerdem ist Jörgen enttäuscht, dass er dort nicht handeln kann. Einmal hatte er einen Verkäufer so weit, ihm unser Bier als Palette für 5 Tenge pro Dose günstiger zu verkaufen. Aber die Frau, die dort wohl das Sagen hatte kam dazwischen und der Handel ist geplatzt. Wir kurven weiter durch Schymkent, aber kein Supermarkt ist zu finden. Alles nur kleine Läden. Selbst unser Navi hat nur Einkaufszentren gefunden, die Klamotten usw. verkaufen. Als selbst ich endlich genug habe und wir bereits zum 5. Mal dieselbe Kreuzung durchfahren, entdecken wir in der Ferne einen Metro-Laden. Ich bin skeptisch, ob wir ohne Karte überhaupt hinein kommen. Das jedoch ist kein Problem. Jörgen unterhält sich mit dem Einkaufsmanager. Das ist unsere Karte für den Einkauf. Glück gehabt. Wir trinken Kaffee. Zur Zeit sitzen wir im Wifi-Bereich und ich vervollständige gerade unseren Bericht. Von hier aus geht es wie gesagt weiter nach Usbekistan, dann direkt nach Tadschikistan. Hierüber gibt's dann mehr im nächsten Bericht.

Was bisher geschah und die künftigen Berichte findet ihr unter www.rijosreisen.de

© Rita und Jörgen Hohenstein 2017



Grabmoschee Hodzha Achmed Jassawi