

Zwischen Pamir und Hindukusch - auf das Dach der Welt

Reisezeit: 15.7. bis 24.7.2017



1. Von Dushanbe nach Khorog

Vom Green House Hostel fahren wir Richtung Osten aus Dushanbe hinaus. Leider ist auch auf dieser Strecke keine Reifenwerkstatt zu erkennen. Unser nächstes Ziel ist Khorog, das Tor zum Pamir. Es gibt zwei Varianten um nach Khorog zu gelangen, eine südliche über Kulob oder die nördliche Strecke über den Saghirdash-Pass. Beide Routen treffen sich in Kala-i-Khumb. Wir haben in Dushanbe die Auskunft erhalten, dass die südliche Strecke zurzeit gesperrt ist. Deshalb nehmen wir im Vorort Vahat am Kreisel die östliche Ausfahrt; Hinweisschilder gibt es keine. Dass wir auf der richtigen Straße sind, erkennen



wir an der fast strikten Ostrichtung. Nach ca. 110 km hört die gute Asphaltstraße auf. Es wechseln Abschnitte von Schotterpiste und Asphaltstraße mit tiefen Schlaglöchern. Dass die Südstrecke nach Khorog gesperrt ist, bemerken wir daran, dass auf der „Straße“ lebhafter Autoverkehr herrscht. Die Strecke führt am wilden Fluss Vakhsh entlang. Ab und zu überqueren Hängebrücken den Fluss. Hier soll auch ein Staudamm gebaut worden sein, der das Tal langsam mit Wasser füllt. Noch ist nicht allzu viel davon zu erkennen.

Nach gut 150 km kommt eine Kontrolle. Wir müssen unsere Daten und Visaangaben selbst in ein großes Buch eintragen, da wir keine Kopien der Dokumente parat haben. Dann geht es weiter in den rechten Talabschnitt. Plötzlich stehen wir vor einer maroden Brücke. Ich bezweifle sehr stark, dass wir dort hinüber müssen, zumal es Spuren gibt, die die Brücke offensichtlich umfahren. Jörgen meint, die Brücke ist durch Aufschüttungen stabilisiert, sie stellt deshalb kein Problem dar und fährt hinüber. So, jetzt muss die Brücke erst einmal fotografiert werden, denn die ist wirklich schon mächtig lädiert. Dabei stellt er fest, dass von der anderen Seite Warnschilder aufgestellt sind mit max. 5t und 5km/h. Zudem



ist die Durchfahrt hier für Lkws mit dicken Felsbrocken gesperrt. Warum stehen auf der anderen Seite keine Hinweisschilder? Ein mulmiges Gefühl im Magen bleibt. Die Piste führt immer am Berg entlang, unter uns der rauschende „braune“ Fluss Khingob. Immer wenn das Tal mal ein wenig breiter wird, ist es auch besiedelt. Die Straße ist z.T. weggespült und wurde vor allem in den Orten auch schon häufiger umgeleitet. Die Ortsdurchfahrten sind eigentlich die schlimmsten – tiefe Schlaglöcher oder offene Wasserrinnen, die man im Schatten der Bäume nicht sieht. Alles begleitet durch freundlich grüßende Menschen und das ständige „hello, hello“ der Kinder. Vor dem Ort Hur quer

ren wir den Khingob über eine Brücke. Ein Polizist warnt uns vor der schlechten Wegstrecke, die vor uns liegt. Am anderen Ende der Brücke befindet sich der Grenzposten für den Eintritt in das Autonome Gebiet Gorno-Badakhshan.

Wir haben die erforderliche Sondergenehmigung (GBAO) gleich mit unseren E-Visa beantragt. Zum Sagirdash-Pass fahren wir am Berg entlang nach oben. Es gibt keine Serpentina. Hier steht in auf 3252 m Höhe die möglicherweise höchste Bushaltestelle der Welt, ein Überbleibsel aus Sowjetzeiten. Ein rostiges, umgefallenes Schild warnt vor möglichen Minen. Dieser Pass war im Bürgerkrieg



hart umkämpft und noch nicht alle Minen sind beseitigt. Schon bald hinter dem Pass geht es durch atemberaubende Schluchten. Die am steilen Berghang entlangführende Piste ist nichts für ängstliche



und nicht schwindelfreie Menschen, denn fast senkrecht unten rauscht der Fluss Khumbob der oben am Pass als friedlicher Bach begann. Immer wieder haben wir unvergleichliche Aussichten, die wir auf den Fotos gar nicht so festhalten können. Außerdem ist es für uns nicht nachvollziehbar, wie hier auch große Lkws mit Anhänger entlangfahren können. Eines Besseren belehren uns zwei chinesische Tieflader mit CAT-Baggern hinten drauf, denen wir kurz danach in einer Ortsdurchfahrt begegnen. Unglaublich! Nach

einer weiteren Kontrolle wird die Straße etwas besser und wir erreichen den Ort Kala-i-Khumb auf ca. 1200 m Höhe, den Fluss Panj und damit auch die afghanische Grenze. Hier treffen auch die südliche und die nördliche Variante des Pamir-Highways nach Khorog aufeinander. Von hier an werden der Panj und damit die afghanische Grenze unser ständiger Begleiter bis Khorog sein.



Auf den 240 Kilometern bis Khorog müssen wir lediglich 800 m Höhenunterschied bewältigen. Es geht also kaum merklich bergan. Die Straße ist weiterhin in einem desolaten Zustand; wir kommen nur langsam voran. Immer wieder begegnen uns Einheimische mit oder ohne Touristen in chaotischer, waghalsiger Fahrweise. Sie schonen weder sich noch ihr Fahrzeug und brettern über die „Straße“. An einem felsigen Pistenabschnitt liegt ein Geländewagen auf dem Kopf. Die

Motorhaube schwebt über dem brausenden

und tobenden Panj. Das Glück war dem Fahrer und seinem Beifahrer, ihnen scheint nichts passiert zu sein. Wir sollen weiterfahren. Auf der afghanischen Seite führt parallel zu unserer Piste auch ein

Weg am Berghang entlang. Wir beobachten neugierig das Leben dort drüben. Der Panj trennt Tadschikistan von Afghanistan manchmal gerade auf 100 Metern. Die Menschen dort sind viel zu Fuß oder auf Kleinkraftträdern unterwegs und sind sehr moslemisch gekleidet. Die Frauen tragen auch ab und zu eine Burka. Ganz anders die Leute hier auf tadschikischer Seite. Die Kleidung ist farbenfroh und eine Kopfbedeckung ist nicht obligatorisch. Die Menschen begegnen uns offen und machen einen sehr toleranten Eindruck. Auf der gesamten Strecke nach Khorog sehen wir immer wieder riesige Abbrüche, Auswaschungen und Geröllfelder, welche von durch Wasser oder Erdbeben ausgelöste Lawinen stammen. Die Strecke auf der afghanischen Seite ist häufiger durch solche Naturauswirkungen unterbrochen. Uns fällt besonders ein moderner Bagger auf, der dadurch von beiden Seiten in seinem Fortkommen abgeschnitten ist.



Unsere vielbefahrene „Hauptstraße“ ist extrem staubig. Die Menschen in den Orten scheinen sich daran gewöhnt zu haben. Wir sehen frisch gewaschene Teppiche und Wäsche, die zum Trocknen aufgehängt wurden und durch die vorbeifahrenden Fahrzeuge eingestaubt werden. Auch Hängematten zum Relaxen sind direkt an der staubigen Piste aufgespannt. Es ist sehr warm. Das zieht auch viele Einheimische zum Baden. Vornehmlich sehen wir Jungen baden, vereinzelt

auch Mädchen. Auf afghanischer Seite haben wir niemanden baden sehen. Die letzten Kilometer vor Khorog wird die Straße etwas besser, ist aber immer noch schlaglochreich. Wir erreichen Khorog, das Tor zum Pamir, durch ein großes Stadttor.

2. Khorog und die Weiterfahrt durch den Wakhan-Korridor zum Dach der Welt

Zuhause in Lauterbach hatte ich mich erfolgreich gegen die Südroute des Pamir-Highways gestraubt. Zu suspekt erschien mir die Fahrt entlang der afghanischen Grenze. Jörgen hatte sich bereits damit abgefunden, dass wir den „Original-Pamir-Highway“ fahren werden. Aber auf der Fahrt nach Khorog habe ich mich um entschieden. Ich war völlig fasziniert und beeindruckt von den Erlebnissen und Landschaften der bisherigen Fahrt – ich wollte jetzt auch unbedingt den Hindukusch sehen. Jörgen ist das nur recht. Er hatte schon gehört, dass die Südstrecke viel schöner sein soll als die Nordroute.



Aber zunächst müssen wir unsere befristete Kfz-Deklaration verlängern lassen. Diese läuft am 25. Juli aus. In Duschanbe erhielten wir den Hinweis, dass man uns in der Touristen-Information in Khorog weiterhelfen könnte. Der junge Mann in der Info erklärt uns den Weg zum Custom-Service. Geöffnet hat der aber erst morgen. Auch die Bank, bei der ich noch einmal Geld wechseln will, hat erst morgen wieder geöffnet. Wir haben einen Supermarkt entdeckt, bei dem wir Bier und Wasser einkaufen. Frisches Gemüse und Brot

erstehen wir im zentralen Bazar. Wir überlegen uns, wo man mit unserem Fahrzeug in Khorog am besten übernachten kann. Versuchen wollen wir es am Botanischen Garten und fahren einige Kilometer aus Khorog heraus. Die Auffahrt ist durch eine Schranke versperrt. Für 20 Som dürfen wir bis vor die Präsidenten-Sommerresidenz fahren, die aber nicht fotografiert werden darf. Dort haben wir einen super kühlen Stellplatz mit einer fantastischen Aussicht auf Khorog. Im Botanischen Garten begegnet Jörgen einer Familie aus Braunschweig mit Sohn Lukas. Sie unterhalten sich einige Zeit. Da die Frau aus Tadschikistan stammt, waren sie bereits vor drei Jahren hier und haben eine positive Entwicklung des Landes beobachtet – schön! Für uns ist jetzt aber die Deklarations-Verlängerung enorm wichtig. Bei der Bank erhalte ich diesmal einen besseren Kurs für den Euro (1:10). Beim Zoll angekommen, erkennen die Beamten zwar das Formular, wollen es aber partout nicht verlängern. Sie versuchen es immer wieder mit dem Argument, Murghab ist nicht weit – in 5 Tagen sind wir längst in Kirgistan. Dass wir das gar nicht wollen, verstehen sie nicht. Wir bleiben beharrlich und warten immer wieder die angekündigten „in 10 minutes“. Schließlich wird ein Grenzbeamter von der tadschikisch/afghanischen Grenze angerufen. Er kommt vorbei, kann angeblich die Verlängerung nur in seinem Büro im Militär-Camp an der Brücke nach Afghanistan ausstellen (Ortseinfahrt von Duschanbe aus). Er lädt uns in seine große Toyota-Limousine und braust Richtung Brücke. Die Polizei lässt die Geschwindigkeitsüberschreitung „großzügig“ zu. Man kennt sich. Für einen Stempel und die Notiz „go 25.8.2017“ bleichen wir nochmal 45 US\$. Dann werden wir von ihm zum MAN zurückgebracht und verabschiedet. Die lange Warterei hat hungrig gemacht und wir entdecken einen Burgerladen, der sehr einladend aussieht. Jörgen bestellt zweimal Chicken. Die Burger sind nett auf einem Teller angerichtet, mit Tomaten, Gurken und Pommes. Haben wirklich gut geschmeckt. 3,60 Euro haben beide zusammen gekostet. Kaum haben wir Khorog verlassen, hat uns unser ständiger Begleiter, der Fluss Panj wieder. Auf der Straße steht ein Pkw quer. Wir helfen anschieben, der Motor springt an und der Weg ist frei. Nach einer Pass-Kontrolle im Ort Andarob fahren wir an der nächsten Verzweigung nicht nach rechts, sondern geradeaus nach Garmchashma. Dort gibt es eine heiße Quelle, die bereits im Altertum zu Heilzwecken genutzt wurde. Am



Ende der Straße erreichen wir einen kleinen Parkplatz. Frauen und Männer baden getrennt. Im Moment dürfen die Männer im Freiluftbecken baden. Dort gibt es einen Wasserfall. Die Männer haben versucht, Jörgen unter den Wasserfall zu locken. Aber der war ihm einfach zu heiß. Ich muss in ein Häuschen, in der das 60°C heiße, mineralhaltige und leicht schweflige Wasser in ein Becken läuft. Es gibt Bänke und Kleiderhaken. Der Badebereich ist FKK-Bereich. Gebadet

wird in den heißen Quellen immer nackt. Der Spaß hat uns zusammen 20 Som gekostet. Dass ein Bad in den heißen Quellen auch anstrengend ist, haben wir hinterher gemerkt. Deshalb übernachteten wir nur 3 Kilometer entfernt an einem Gebirgsfluss und erholen uns vom Baden. Die Strecke nach Ishkoshim ist bedeutend besser und schneller befahrbar als die Strecke nach Khorog. Die Straße ist Anfang der 1970er Jahre gebaut und seitdem nicht mehr gepflegt worden. Da hier aber sehr wenig Lkws unterwegs sind, ist die Strecke noch größtenteils gut befahrbar. Auffällig ist, dass die Orte auf der gesamten Wakhan-Strecke sehr sauber sind. Es liegt kein Plastik und kein Glas herum. Außerhalb größerer Ortschaften gibt es Müllkippen. Wo jedoch die kleineren Ortschaften ihren Müll lassen, ist mir ein Rätsel. Ganz langsam geht es weiter bergan. 75 km nach Khorog blicken wir plötzlich auf den Hindukusch. Die weißen Riesen wirken gigantisch und fasziniert beobachten wir, wie sie sich beim Näherkommen vor uns auftürmen. Ishkoshim ist der Eingang zum Wakhan-Korridor, den wir bis Langar befahren können. Das Wakhan-Tal ist



oft breit und sehr grün. Immer begleitet vom Hindukusch auf afghanischer Seite blicken wir zunächst auf tadschikischer Seite ständig auf den Karl-Marx-Peak (6723m) und den Engels-Peak (6507m). Kurz hinter dem südlichsten Punkt unserer ersten Weltreise-Etappe schauen wir uns die Festungsrue Qahka an. Diese Festung wird im Ost- und Südteil vom Militär genutzt. Hier herrscht deshalb Fotografierverbot. Die beste Aussicht hat man sowieso im Westteil der Burg. Auf dem kleinen Parkplatz vor der



Festung versuchen Einheimische Souvenirs an Mann/Frau zu bringen. Wenige hundert Meter auf der anderen Seite der Straße gehen wir noch in ein Museum. Der Wohnbereich des Pamirhauses wird gerade renoviert, deshalb ist dort nicht allzu viel zu sehen. Jörgen probiert die ausgestellten Musikinstrumente durch. Die Gegend ist weiterhin einfach überwältigend. Wir können uns gar nicht sattsehen an der abwechslungsreichen Landschaft, immer begleitet



vom Hindukusch-Gebirge. Gegen Abend finden wir einen Stellplatz in einem ehemaligen Militärlager. Es war eine Artillerie-Stellung u.a. mit 51mm-Geschützen, wie aus den leeren Patronenhülsen ersichtlich ist, die noch überall herumliegen.

Nur wenige Kilometer nach dieser Anlage weist uns ein Schild nach links den Weg zur Festung Yamchun und zur heißen Quelle Bibifotima (7 km). Über enge und steile Serpentinaugen geht es den Berg hinauf. Da Bibifotima

auch bei den Einheimischen sehr beliebt ist, bleiben entgegenkommende Fahrzeuge nicht aus. Da muss man sich schon arrangieren und mit Zeichensprache zu verstehen geben, wie man sich das Ausweichmanöver vorstellt. Zunächst erreichen wir die

Festung Yamchun, die uneinnehmbar auf einem Felssporn liegt. Ohne ein wenig zu klettern kann man die Burg nicht erreichen. Hier macht sich die Höhe doch schon bemerkbar. Wir werden zunehmend kurzatmiger bei der Kraxelei. Auf der Weiterfahrt erreicht man zunächst ein Sanatorium aus der Sowjetzeit. Die Quelle Bibifotima liegt noch ca. einen Kilometer weiter. Das Wasser der ca. 40°C heißen Quelle wird in einem Becken aufgefangen, das überdacht ist. Hier findet



sich ein Wasserfall und überall läuft das Wasser von den Wänden. Der Badebereich besteht aus zwei Becken. Links befindet sich die Original-Quelle, die sich Männer und Frauen abwechselnd teilen. Die Frauen werden zu jeder geraden Stunde und die Männer zur ungeraden Stunde eingelassen. Zuerst



darf ich in das heiße Wasser steigen. Vom Umkleideraum geht es noch ein paar Stufen hinab und durch eine Tür. Dann befindet man sich in einer Art Grotte. Zwei Frauen sind bereits im Wasser, eine davon in der „Fruchtbarkeitshöhle“. Der Aufenthalt in der Höhle soll besonders die Fruchtbarkeit steigern. Als ich mich an die Wärme im Becken gewöhnt habe, ist das Baden sehr angenehm. Ich schaffe es sogar, mich direkt unter das einfließende Wasser zu stellen, obwohl es sehr heiß ist. Nach einiger Zeit fängt mein Kreislauf an zu spinnen und ich verlasse lieber den Badebereich. Die Männer warten draußen schon, bis sie eingelassen werden. Einige junge Männer zwingen sich in die „Fruchtbarkeitshöhle“ und tauchen nach Quarzsteinen, die sie Jörgen anschließend schenken. Beim Herausgehen bezahle ich für den Badespaß noch 10 Som pro Person. Nur Ausländer werden hier zur Kasse gebeten und in einem großen Buch registriert. Ist auch in Ordnung so, denn der Umkleideraum wird nach jedem Badegang gereinigt. Wer soll das sonst bezahlen? Die Abfahrt in das Tal habe ich mir nach der für mich aufregenden Auffahrt mega spektakulär vorgestellt. Merk-

würdigerweise ist sie das aber gar nicht – oder ich bin durch das Baden zu erledigt, um aufgeregt zu sein. Unten angekommen beginnt eine grausame Wellblechpiste. Wir kosten jede Bodenwelle aus, da eine Geschwindigkeit, bei der die Reifen nur die Wellenberge berühren, nicht möglich ist. Nach ein paar Kilometern bemerke ich, wie unsere Sandboards auf der rechten Seite aus der Halterung lügen. Die Schraube hat sich vom Geruckele gelöst und wir haben sogar ein Sandboard verloren. Wir fahren wieder zurück bis zur Einmündung der Piste von Bibifotima, finden das Sandboard aber nicht. Enttäuscht drehen wir wieder. Jörgen hält bei einer gestikulierenden älteren Frau. Sie deutet auf die



vor uns liegende „Tankstelle“. Dort steht ein Mann und hält etwas in der Hand. Es ist tatsächlich unser verlorenes Sandboard. Der Mann erzählt uns, dass seine Mutter das Board gefunden hat. So ein Glück, es hätte ja auch zwischenzeitlich jemand „gebrauchen“ können. Wir ruckeln weiter auf dieser furchterlichen Wellblechpiste bis zum Ort Vrang. Am Berghang sehen wir die buddhistische fünfstufige Stupa und Höhlen, in denen buddhistische Mönche gelebt haben sollen. Wir haben heute aber keine Lust auf klettern, um uns einen „Steinhaufen“ anzusehen und so begnügen wir uns mit Fotos aus der Ferne. Auf dem Weg nach Langar passieren wir auch noch eine Mineralquelle. Unübersehbar quert das rostigbraune Wasser unsere Piste. Sonntags ist hier offenbar Teppichwaschtag. Überall werden Teppiche gewaschen und sogar auf der Straße ausgebreitet. In Langar verlassen wir den Panj, der uns nun mehrere Tage begleitet hat und den gewaltigen Hindukusch. Hier am Zusammenfluss von Pamir und Wakhan, aus denen der Panj „geboren“ wird, dreht

sich unsere Piste nach Nordost, nun dem Fluss Pamir folgend. Allerdings befindet sich auf der anderen Seite immer noch Afghanistan. Die Strecke durch das Wakhan-Tal war schon Superlative. Deshalb freuen wir uns immer wieder, dass wir die Zeit haben, langsam zu fahren und diese fantastischen Ausblicke aufzunehmen und zu genießen. Der MAN windet sich den Berg hoch und wir haben rückblickend immer wieder super Aussichten in das Tal und auf den Hindukusch. Parallel zu unserer Fahrpiste führt etwas höher am Berg ein ausgeprägter befestigter Trampelpfad entlang. Ein Überbleibsel der Seidenstraße? An einem sehr sauberen Wildbach tanken wir unser Brauchwasser wieder auf. Wir treffen einen niederländischen Radfahrer, der hier oben in unserer Nähe sein Zelt aufgeschlagen hat. Dieser hat das gleiche Ziel wie wir, das „Dach der Welt“. Am nächsten Morgen verabschiedet sich der Radfahrer von uns. Jörgen meint noch: „Wir sehen uns auf jeden Fall!“. Als ich jedoch sehe, mit welchem Affenzahn er die Piste an-



geht, ist mir klar, dass wir den wohl nicht mehr einholen werden. Wir fahren wieder teilweise auf ausgeprägtem Wellblech. Kaum hat der MAN die Geschwindigkeit erreicht, dass die Reifen nur die Wellenhügel berühren und das Fahrzeug damit ruhig fährt, ist der „Geschwindigkeitsabschnitt“ zu Ende. So

werden wir -und der MAN- teilweise richtig durchgeschüttelt. Jörgen entdeckt eine verrostete russische Raupe aus dem Jahr 1978, die mechanisch mit Umlenkrollen und Seilzug betrieben wurde – 50er Jahre Standard. Die Landschaft ist weiter abwechslungsreich und faszinierend. An einem kleinen Aufstieg hat die Piste sogar auf 200 m Länge einen Kopfsteinpflasterabschnitt. Kurze Zeit später erreichen wir den Kontrollposten „Khargush“, wo wieder einmal die Pässe und die Sondergenehmigung geprüft werden. An dieser Kontrollstelle treffen wir auf drei belgische Motorradfahrer, die uns kurz vorher überholt hatten. Die drei haben Hunger, nichts zu essen dabei und sich vom Militär Brot geben lassen. Mit Hilfe der Druckluft vom MAN haben die drei die Luftfilter ihrer Motorräder gereinigt. In der Zwischenzeit schenkt Jörgen den Militärs eine



Dose Erdnüsse, die sofort geöffnet wird. Leider ist den Jungs die RingPull-Technik nicht bekannt und einer verletzt sich dabei und blutet. Jörgen verplastert ihn und überlässt ihnen die Pflasterpackung. Ein Einheimischer möchte unbedingt Motoröl kaufen für 10 Somoni, die er sich von einem anderen geliehen hatte. Er meint, wir könnten uns das Öl in Murghab wieder besorgen. Wir überlassen ihm 1L Öl ohne Bezahlung. Wir bekommen ein überschwängliches „Dankeschön“

und schauen in glückliche Gesichter. Dann verabschieden wir uns und bei der Ausfahrt salutiert uns Gruppenführer des Postens. Bereits zwei Kilometer nach dem Kontrollposten „knacken“ wir die 4000er Höhenmarke. Bei der Auffahrt auf den Pass erkenne ich, dass es pro 100 Höhenmeter 2°C kälter wird. Bei der Überquerung von 4.344m beträgt die Außentemperatur nur noch 13°C. Plötzlich – da rennt doch was? Ein Murmeltier. Wir entdecken noch mehr – leider sind die sehr scheu und wollen sich einfach nicht richtig fotografieren lassen. Weiter geht es durch mächtige Geröllberge und immer wieder über ausgeprägtes Wellblech bis wir unerwartet vor dem asphaltierten „Pamir-Highway“ stehen. Wir haben das „Dach der Welt“ erreicht und vor uns einen fantastischen Blick über die Hochebene. Das muss unbedingt festgehalten werden. Bei diesem Fotostopp entdeckt Jörgen, dass ein Scheinwerferschutzgitter nur noch an einer Halterung hängt. Und das, obwohl er diese nach der „Marokko-Erfahrung“ besonders gesichert und jetzt auch ständig kontrolliert hat. Da merkt man mal wieder, welche Kräfte, besonders auf Wellblechpisten, auf das Auto wirken. Ein paar Meter über diesem Aussichtspunkt finden wir unseren wunderschönen Stellplatz in 4000 m Höhe mit Blick über die Hochebene.



Wir sind angekommen, auf dem Dach der Welt!

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