

Von Moskau ins Altai-Gebirge – Nicht nur eine Zeit(zonen)reise

Reisezeit: 14. Mai bis 6. Juni 2018



Wir fahren die Nordroute Richtung Jekaterinburg (Ekaterinburg), über Jaroslavl, Kirov und Perm. Vom Sokolniki-Park (Campingplatz) in Moskau haben wir zunächst meist „freie Fahrt“, während es stadteinwärts kilometerlang nur im Schritttempo voran geht. In Kostroma fahren wir zur Wolgabrücke hin rechts auf einer freien Spur während links alle brav im Stau stehen. Wir wundern uns, denn gerade die Russen fahren an Staus sehr gerne rechts vorbei. Da kann etwas nicht stimmen und wir reihen uns links in den Stau ein. Ca. 2 Kilometer weiter werden wir von einem Polizisten herausgewunken. Er erklärt uns, dass die rechte Spur ist nur für Busse und Taxis reserviert ist, da auf der Wolgabrücke gebaut wird. Für uns war die Situation aber nicht eindeutig. Die Papiere werden geprüft, dann dürfen wir weiterfahren. Glück gehabt. Die Hauptstrecke nach Kirov führt über die P98, die Südstrecke, die wir uns ausgesucht haben. Eine einzige Katastrophe. Die „Straße“, ein Flickenteppich, mit Schlaglöchern ohne Ende, tiefe Spurrillen und plötzlich hin und wieder ein erneuertes Stück Fahrbahn von 300 bis 500 Metern Länge zur Entspannung. Obwohl es sich nicht um eine Hauptverkehrsstraße handelt, erweist sich die Stellplatzsuche doch als schwierig. Die grünen „Wiesen“ entpuppen sich als Sumpfgebiete. Auf vielen Fahrwegen abseits der Straße stehen größere Pfützen. Aber das sind wir ja aus Russland gewohnt. Erst nach einer Stunde Suchen begegnen wir Trecker, die vom Feld kommen. Da kann es also nicht ganz so sumpfig sein und unsere Vermutung behält Recht.

Etwa 300 Kilometer vor Kirov wird die Straße plötzlich gut bis befriedigend. Doch Übernachtungsplätze sind immer noch rar. Auf einem Hügel mit freier Aussicht finden wir eine Wiese, die trocken aussieht. Vorsichtshalber prüfen wir den Untergrund zu Fuß und befinden ihn für gut. Beim Austarieren des Fahrzeugs sacken die Reifen dann jedoch noch mächtig ein. Gut, dass es zurzeit so trocken ist. Am nächsten Tag sehen wir nicht weit von uns entfernt einen großen Fuchs auf Beutejagd. Der Bewe-

gungsablauf ähnelt den einer Katze. Unser Internetempfang über das MTS(MTC)-Netz ist hier auf der Nordroute ausgesprochen schlecht. Meistens haben wir gar kein Netz; nur in der Nähe von größeren Orten haben wir Empfang. Nachdem wir Kirov hinter uns gelassen haben, löst sich auch die gute Straße wieder „in Wohlgefallen“ auf. Wir hoppeln zusammen mit den einheimischen LKWs auf schlaglochreichen Abschnitten und freuen uns immer wieder mal über kurze erneuerte Straßenabschnitte. Hier sehen wir auch noch große Schneereste am Seitenrand. Und das bei 25°C. Ab und zu stehen an Kreuzungen und Kreisel Polizisten, die meistens irritiert unseren MAN anschauen. Deutlich erkennbar die „Fragezeichen-Mimik“ in den Gesichtern - sollen wir den nun rauswinken oder nicht? Fast immer lassen sie uns weiterfahren. Ca. 150 Kilometer vor Perm müssen wir unsere Uhren 2 Stunden vorstellen. Die nächste Zeitzone ist erreicht. Inzwischen hat uns auch das große Hochdruckgebiet verlassen, das uns bisher begleitet hat und es gewittert und regnet ab und zu. Unsere Fahrt durch den Ural auf die asiatische Seite Russlands verläuft ausgesprochen



unspektakulär. Der höchste gemessene Punkt über NN ist 422m. Über eine Autobahn ab Perm erreichen wir Kungur, wo sich etwas außerhalb beim Hotel Stalagmit eine Eishöhle befindet. Sie ist eine der größten Karsthöhlen der Welt. Heute am Sonntag ist auf dem Parkplatz und bei der Höhle besonders viel los, obwohl der Eintritt in die Höhle samstags, sonntags und feiertags 100 Rubel pro Person mehr kostet. Ein Gewitter ist zu hören und dunkle Wolken ziehen auf. Es fängt an zu regnen. Das hält aber wetterer-

probte russischen Griller nicht ab, trotzdem ihr Abendessen zuzubereiten. Nach einer sehr ruhigen Nacht stehen wir kurz vor 10 Uhr am Eingangstor zur Eishöhle. Mit ein paar Minuten Verspätung erscheinen ein Kontrolleur und die Führerin. In der Höhle herrscht eine Temperatur zwischen -3°C und +5°C. Zunächst betreten wir den Eisbereich der Höhle. Vieles wird farbig angestrahlt und dadurch besonders besucherwirksam hervorgehoben. Inzwischen werden hier auch einige kleine Eisskulpturen ausgestellt. Nach ca. 500 Metern hört der Eisbereich auf. Aber auch der restliche Kilometer der Höhle wird farbig beleuchtet und uns von der Führerin eingehend auf Russisch erklärt. Das ganze verschachtelte Höhlensystem, das bislang auf ca. 5 Kilometern erschlossen



ist, hat über 50 Seen und doppelt so viele Grotten. Für die Besucher gibt es drei unterschiedliche Führungen mit 1,5 bis 2 Kilometern Länge. In den unterirdischen Seen leben kleine 1 cm große Krebse, die man in einem kleinen Aquarium bestaunen kann. Schließlich verlassen wir die Höhle gut 400 m vom Eingang entfernt auf halber „Berg“-höhe.

Kurz vor Jekaterinburg steht einer der Grenzbelischen, die die Grenze zwischen Europa und Asien markieren. Es gibt in der Gegend von Jekaterinburg mehrere dieser Grenzsteine. Jekaterinburg ist besonders bekannt, weil hier im Ipatjew-Haus in der Nacht vom 17. auf den 18. Juli 1918 alle Mitglieder der Zarenfamilie Romanow von den Bolschewiki erschossen wurden. Das Ipatjew-Haus wurde 1977 abgerissen. Hier wurde die 2003 geweihte „Erlöserkathedrale auf dem Blut“ errichtet. Die sterblichen Überreste von Zar Nikolaus II, seiner



Frau Alexandra und der fünf Kinder sollen nördlich von Jekaterinburg in einer Grube verbrannt worden sein. An diesem Ort ist die Klosteranlage Ganina Jama entstanden, in der sieben Holzkirchen für die sieben ermordeten Mitglieder der Zarenfamilie errichtet wurden. Wir erreichen das Kloster gegen 18 Uhr und gewinnen einen ersten Eindruck von der Gedenkstätte. Nach einer ruhigen Nacht auf dem Parkplatz besuchen wir das Kloster ein zweites Mal. Da jetzt mehr Kirchen geöffnet sind, als gestern Abend, haben wir die

Gelegenheit, die handbearbeiteten Balken zu bewundern. Wir können auch feststellen, dass die Balken der neueren Kirchen industriell gefertigt sind, da die Balken alle gleich sind. Wir fahren weiter zum Bahnhof nach Jekaterinburg. Allerdings gibt es keine Parkmöglichkeiten für den MAN. Als wir gerade aufgeben wollen, werden wir von einer Polizeikontrolle angehalten. Eine Weiterfahrt in Richtung Innenstadt wird uns untersagt; wir sollen irgendwie drehen und aus dem Bereich herausfahren. Dadurch geraten wir in eine Seitenstraße und in eine Sackgasse an einer Straßenbahnstation. Hier finden wir schließlich einen Parkplatz, der nicht weit vom Bahnhof entfernt ist. Unser Ziel sind die beiden Wartesäle im 1. Stock des Bahnhofs. Hier wird in 12 riesigen Wandgemälden die Geschichte Jekaterinburgs erzählt. Um in den Bahnhof zu gelangen müssen wir durch eine Personenkontrolle und unsere Fotoapparate und Taschen werden durchleuchtet, danach können wir uns ungehindert und frei auf dem gesamten Bahnhofsgelände bewegen.



Weiter geht es auf einer viel befahrenen Straße an Tjumen vorbei nach Ishim. Von hier an ist der Lkw-Verkehr fast unerträglich. Die unsinnigen und zum Teil gefährlichen Überholmanöver der Lkw-Fahrer sind nervig. Die Uhr stellen wir nun schon wieder eine Stunde vor und haben jetzt bereits 4 Stunden Differenz zur heimatlichen Sommerzeit. Die Gegend bis Omsk ist nicht gerade abwechslungsreich. Endlose sibirische Birkenwälder und Sumpf. Bei Sonnenschein erreichen wir einen großen Supermarkt in Omsk, den wir bei strömendem Regen wieder verlassen. Gut 40 Kilometer hinter Omsk kennen wir aus dem letzten Jahr einen angenehmen Stellplatz in einem Birkenwäldchen, den wir wieder aufsuchen. Es regnet sich so richtig ein. Morgens haben wir nur noch 5°C und es regnet weiterhin stark. Um unser Auto herum haben sich riesige Wasserlachen gebildet. Da wir nicht wissen, wie sich der Untergrund hier bei Regen entwickelt, beschließen wir, uns auf sichereres Terrain zu retten. Wider Erwarten erreichen wir ohne große Probleme die Straße. Hier erwischt uns dann durch einen entgegenkommenden Lkw ein Stein zielsicher auf der Windschutzscheibe im 3 cm breiten Zwischenraum von Steinschlagschutz und Scheibenwischerarm. So ein Mist! Es entsteht ein Riss, der sich weiter ausbreitet.



Als nächstes wollen wir den Chany-See (Tschany-See) anfahren. Hier soll ein Verwandter von „Nessie“, genannt „Nesski“ sein Unwesen treiben und bereits 19 Fischer getötet haben. Mal sehen, ob wir dieses menschenfressende Ungeheuer zu sehen bekommen. Gegenüber dem Ort Chany biegen wir ab. Die



Straße geht nach einigen Kilometern in eine Piste über. Wir folgen dieser, die durch den Regen teilweise glatt wie Schmierseife ist, queren ein paar Orte und landen in Dörfern, wo es nicht mehr weiter geht. Einige Leute winken uns freundlich zu, wir halten und fragen nach dem Chany-See. Etwa 5 Kilometer zurück soll ein Weg links ab gehen. Wir fahren zurück, können aber keine Zufahrt entdecken. Irgendwann geben wir auf und schlittern 40 Kilometer auf einer „Schmierseifenpiste“ zurück zur Straße; wie

gut, dass wir für diese Tour die MPT-Reifen montiert haben. Eine weitere Suche hat bei diesem Wetter einfach keinen Sinn. Diese 120 km Abstecher haben unserem MAN ein vollkommenes neues Outfit und Fahrverhalten verpasst: Grau gesprenkelt bis zur Dachkante, Fensterscheiben in einem freundlichen milchigen Grau, eine 10 bis 20 cm dicke Matschschicht in den Radläufen und im Fahrgestell sowie eine gefühlte Gewichtszunahme von einer Tonne.

Der Bahnhof von Barabinsk wird nun unsere nächste Anlaufstelle sein. Am Ortseingang hält uns die Polizei an. Wie in vielen Städten besteht ein Durchfahrverbot für Lkws. Es folgt wieder mal eine Diskussion zum Fahrzeug – ist er ein Lkw oder nicht? Schließlich gibt der Polizist auf und er lässt uns weiterfahren. Es ist kalt und sehr windig. Den Bahnhof zu finden ist nicht so einfach - wir suchen und suchen.

Nachdem wir ihn endlich entdeckt haben, ist die Enttäuschung groß, ein „Neubau“, der nichts Besonderes ist. Beim Verlassen Stadt auf der gegenüberliegenden Seite werden wir wieder von der Polizei angehalten. Wieder die gleiche Diskussion, wieder weiterfahren. Einen letzten Versuch, zum Chany-See zu kommen wollen wir noch unternehmen.

Südlich von Barabinsk sind Fahrwege zum östlichen Ufer des Sees in der Karte eingezeichnet. Tatsächlich erreichen wir nach einiger Zeit und schlaglochreicher Straße den See. In der Nähe der „Straße“ in sichtweite des Sees finden wir hinter ein paar Birken einen Übernachtungsplatz und stellen fest, dass wir die Uhr mal wieder eine Stunde vorstellen müssen. Es ist fast 23 Uhr und draußen ist es immer noch nicht dunkel. Allerdings ist es am Chany-See eine kalte Gegend.



Nachts sinkt die Temperatur auf 1,5°C. Das alles bei einer Windstärke 7-8.

Am nächsten Morgen fahren wir in das nahe gelegenen Dorf und haben einen schönen, direkten Blick über den See. Leider ist es diesig und es stürmt immer noch. Von Nesski keine Spur (war bei unserem Besuch bei Loch Ness in Schottland auch so). Auf der „langweiligen“ E22 Richtung Novosibirsk herrscht wie immer starker Lkw-Verkehr. Laut Karte gibt es kleinere Straßen um nach Straßen nach Barnaul zu gelangen. Deshalb fahren wir kurz hinter Kargat ab Richtung Kochki. Die Fahrbahn ist erstaunlich gut, jedoch der Ausbau endet abrupt hinter einer Brücke und es geht schlaglochreich sowie mit Spurrillen und Verwerfungen nur langsam weiter. Erst 10 Kilometer vor Kochki wird die Fahrbahn besser. Es bleibt kalt – auch tagsüber haben wir nur 5 – 7°C. Der Streckenzustand bis Barnaul reicht von gut bis



grottenschlecht. Auf der Suche nach einem Pausenplatz finden wir einen wunderschönen Stellplatz am Ob. Hier stellt Jörgen fest, dass der rechte Hinterreifen nur noch einen Druck von 2 bar hat. Wir fahren normal mit 4,5 bar. Nachdem Jörgen den Reifendruck erhöht hat, höre ich etwas Zischen, kann das aber nicht lokalisieren. Durch den hässlichen Ort „Kamen am Ob“, durch den wir ohne Navi wohl noch herumirren würden, fahren wir bis kurz vor Barnaul. Unser rechter Hinterreifen ist schon wieder fast platt. In einer Nebenstraße finden wir einen Stellplatz. Leider regnet es ununterbrochen. Jörgen versucht den Reifendruck nochmals zu erhöhen. Vergeblich. Vorsorglich unterfüttert Jörgen die Hinterachse mit Holzbohlen. Gegen Morgen ist der Reifen platt. Ein Radwechsel ist daher unumgänglich. Dies ist nicht der angenehmste Ort für einen Reifenwechsel, denn gibt zwar einige Grasinseln, aber dennoch ist es modderig. Ohne die häufigen Unterbrechungen durch Regenschauer dauert der Reifenwechsel auf diesem weichen Untergrund 3 Stunden. Wir sehen uns den Reifen noch einmal an, können aber überhaupt keinen Defekt entdecken. Merkwürdig. Gegen Mittag lügt ab und zu die Sonne hervor und wir fahren weiter nach Barnaul. Jörgen telefoniert mit Alexander, der uns schon im letzten Jahr in Barnaul weitergehol-

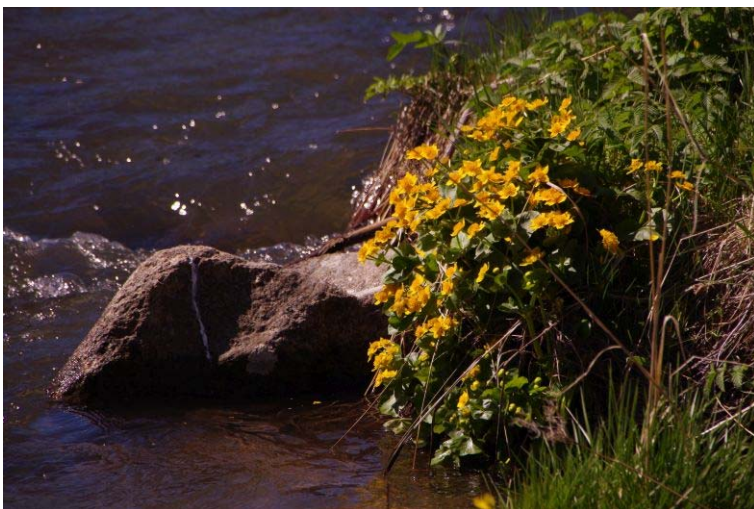
benstraße finden wir einen Stellplatz. Leider regnet es ununterbrochen. Jörgen versucht den Reifendruck nochmals zu erhöhen. Vergeblich. Vorsorglich unterfüttert Jörgen die Hinterachse mit Holzbohlen. Gegen Morgen ist der Reifen platt. Ein Radwechsel ist daher unumgänglich. Dies ist nicht der angenehmste Ort für einen Reifenwechsel, denn gibt zwar einige Grasinseln, aber dennoch ist es modderig. Ohne die häufigen Unterbrechungen durch Regenschauer dauert der Reifenwechsel auf diesem weichen Untergrund 3 Stunden. Wir sehen uns den Reifen noch einmal an, können aber überhaupt keinen Defekt entdecken. Merkwürdig. Gegen Mittag lügt ab und zu die Sonne hervor und wir fahren weiter nach Barnaul. Jörgen telefoniert mit Alexander, der uns schon im letzten Jahr in Barnaul weitergehol-

fen hat. Er lotst uns zunächst zu einem Reifendienst – wir laden den Reifen dort ab. Dann geht es in eine Lkw-Waschanlage, denn die Farbe des MAN kann man nur noch erahnen. Hier können wir auch unseren Brauchwassertank auffüllen. Zurück beim Reifenservice stellt sich heraus, dass bei der Felge eine Schweißnaht undicht ist, daher konnten wir auch keinen Reifenschaden entdecken. Eine passende Ersatzfelge kann selbst Alexander nicht auftreiben und schweißen oder anderweitig abdichten möchte Jörgen nicht. Wir haben ja noch ein zweites Kompletttrad dabei.

Bei schönem Wetter starten wir Richtung Altai-Gebirge – nicht ohne vorher in einem Supermarkt ordentlich einzukaufen. In der Mongolei gibt es nicht viele Einkaufsmöglichkeiten. Auf der Weiterfahrt nach Biysk werden wir mal wieder von der Polizei angehalten. Vielleicht waren wir auch ein wenig zu schnell. Jedenfalls haben wir die Polizisten und sie uns nicht verstanden. Am Ende geben sie resigniert auf und wir dürfen weiterfahren. Unser erstes Ziel im Altai-Gebirge soll der Teleckoe-See sein. Damit wir nicht die



gleiche Strecke von Gorno-Altaysk nach Artybas und zurück fahren müssen, haben wir uns ab Biysk für eine kleinere Strecke entschieden. Es gibt tatsächlich ein Hinweisschild (Turochak 170 km). Da der Ort wie fast immer nur in Kyrillisch ausgeschildert ist, bekommen wir die Abfahrt „gerade noch so“. Es folgt mal wieder eine schlaglochreiche Strecke, die zwischendurch auf 40 Kilometern in eine Schotterpiste mit einigen Asphaltfragmenten endet. Und dann wird diese Strecke immer an der Biya entlang wunderschön. Die Schotterpisten sind gut zu befahren und innerhalb der Orte ist die Fahrbahn asphaltiert. In Artybash angekommen, haben wir eigentlich einen touristisch überlaufenen Ort erwartet. Aber es ist offensichtlich noch Vorsaison. Der wunderschön gelegene Teleckoe-See lädt uns direkt zu einem Tag Entspannung ein. Wir ergattern einen sehr ruhigen Stellplatz mit Blick über den See. Der Teleckoe-See, auch Baikal-See des Altai genannt, ist 80 Kilometer lang und im Durchschnitt ungefähr 3 Kilometer breit. Aus ihm entspringt der Fluss Biya, dem wir von Biysk bis hier gefolgt sind. In Biysk wird er dann



durch den Zusammenfluss mit dem Katun zum Ob. Das Wetter ist herrlich und wir verbringen einen wunderbaren Tag am Teleckoe-See. Wir nehmen uns die Zeit, denn wir wollen Reisen und Landschaften entdecken, statt „Piste“ zu machen. Eine befahrbare Strecke um den See herum gibt es nicht. Die Orte am anderen Ende sind über eine Fähre erreichbar, die auf der gegenüberliegenden Seite des Sees startet. Der Sonntag zeigt sich dann verregnet, einfach Zeit zum Weiterfahren.

Über Gorno-Altaysk fahren wir auf dem

Chusky-Track weiter Richtung Taschanta, überqueren den Seminskij-Pass (1711 m) und den schöneren, von Jörgen getauften „Schamanen-Pass“ bei Kutchehen (1266 m). Dann stehen wir vor einer Baustelle, an der wir mindestens 20 Minuten warten. Die Insassen anderer Fahrzeuge haben sich zum Zeitvertreib

inzwischen zu einem „Plausch“ zusammengefunden. Die anschließende Fahrt durch die Baustelle ist wirklich extrem lang. Highlight auf der weiteren Strecke sind noch gut erhaltene Felsenbilder, die wir zufälliger Weise in der Nähe einer ausgeschilderten Stele entdecken. Nun geht es in zwei Tagen auf zum Abenteuer Mongolei. Wir freuen uns und sind gespannt, was wir dort alles erleben werden.

Was bisher geschah und die folgenden Reise- und Erlebnisberichte findet ihr unter

www.rijosreisen.de

© Rita und Jörgen Hohenstein 2018

