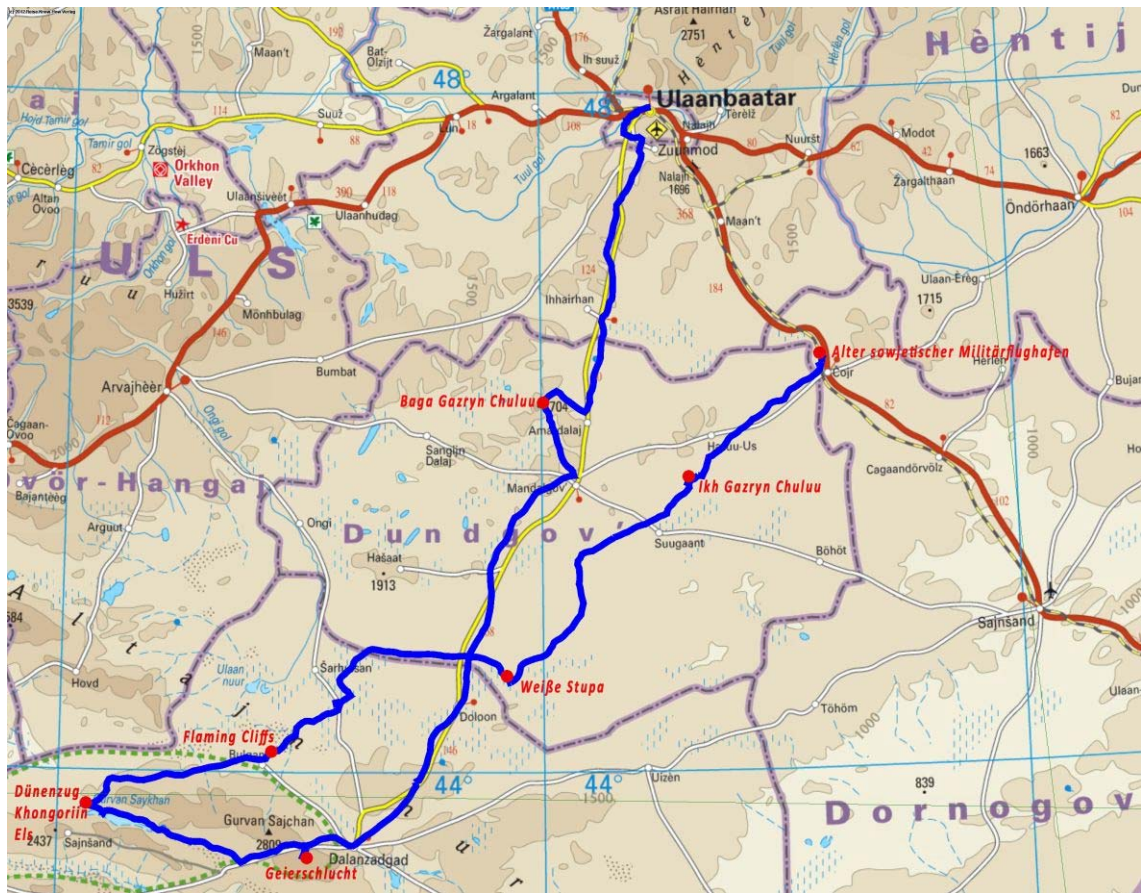


# Die Wüste ruft! Die Gobi, ihre Highlights und Unwegbarkeiten

Reisezeit: 30. Juni bis 8. Juli 2018



Nach einer lauten Nacht auf dem Mercedes-Werkstatt-Gelände starten wir nun endlich in Richtung Gobi. Auf dem Weg zum Flughafen in einem Supermarkt ergänzen wir unsere Vorräte. Am Flughafen-Kreiseln tanken wir bei einer Petrovis-Tankstelle, die Euro-Diesel anbietet. Angeblich kann Jörgen mit Karte bezahlen. Da wir beide Tanks befüllen, dauert das einige Zeit, zudem herrscht hier das reine Chaos. Irgendwie tanken alle an dieser Tankstelle und es gibt kein Ordnungssystem. Die Abrechnung über unsere Kreditkarten funktioniert nicht. Ich muss im gegenüberliegenden Supermarkt am Geldautomaten Bargeld abholen. Selbsterklärend ist die Menüführung in Englisch allerdings nicht. Ein junger Mann hilft mir bei der Eingabe. Für die Tankfüllungen brauche ich eine Million Tugrik. Zurück an der Tankstelle sollen wir plötzlich 20.000 Tugrik mehr bezahlen, als ich errechnet habe. Erst als ich die Servicekraft mit meinen Aufzeichnungen konfrontiere, korrigiert sie den Preis. Wir verlassen Ulan Bator nach Süden. Erster Zwischenstopp ist die Mautstelle an der wir wieder 3000 Tugrik loswerden. Die Asphaltstraße ist wider Erwarten gut. In Delgertsogt fahren wir nach Westen ab und sehen auf einem Hügel ein Schild. Den Hinweisen nach geht es hier nach Baga Gazryn Chuluu, unserem heutigen Ziel. Die Piste ist zunächst breit, wird aber zunehmend schmaler. Irgendwann biegen wir nach links ab, weil wir meinen, in der Ferne Felsen und Berge zu erkennen. Baga Gazryn Chuluu sind Felsformationen, in denen bereits Dschingis Khaan gelagert haben soll und die von den Einheimischen sehr verehrt werden. Je näher wir den Bergen kommen, umso sicherer sind wir, richtig zu sein. Wir queren einen mit Felsbrocken übersäten Pass, der nur mit Allradfahrzeugen zu bewältigen ist und fahren in ein Seitental. Ein Geier thront auf einer Felsspitze, ein weiterer auf der gegenüber liegenden Seite. Es dämmt schon, als ein Ranger vorbeikommt und Eintritt für den Nationalpark verlangt. Wir sind überrascht, denn das Gebiet ist auf keiner Karte als Nationalpark verzeichnet. Der Mann macht einen sehr seriösen Eindruck zeigt seinen

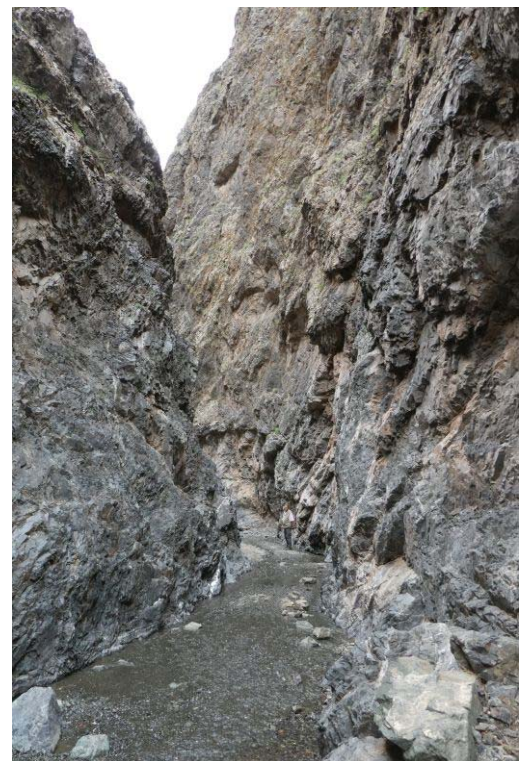




Ausweis und wir erhalten auch eine Quittung für unsere 3000 Tugrik p.P. In dieser Nacht ist es sehr warm, aber auch sehr still. Was für eine Erholung nach den lauten Nächten in Ulan Bator.

Auf der Weiterfahrt Richtung Süden weichen wir einem Fahrzeug auf eine Nebenpiste aus und entdecken so durch Zufall eine rituelle weitläufige Kultstätte mit Höhle und vielen Steinmännchen. Hier sehen die Gesteinsformationen auch noch richtig „wild“ aus. Wir

verlassen den kleinen Nationalpark über einen schmalen Pass nach Süden und fahren auf einer kaum befahrenen Piste nach Mandalgobi zur Asphaltstraße. Auf der guten Straße geht es weiter nach Dalanzadgad. Die Gegend wird immer brauner und trockener. Wir haben die Gobi erreicht. In Dalanzadgad, der Aimag-Hauptstadt, wollen wir wieder voll tanken, bevor wir uns auf die Pisten begeben. Die Servicekräfte an der Petrovis-Tankstelle nicken mit dem Kopf, als Jörgen ihnen die Kreditkarte zeigt. Nach dem Tanken funktioniert die Abrechnung wieder nicht, weil die Leitung angeblich „nicht steht“. Jörgen fährt mit einer Mitarbeiterin zu einer anderen Petrovis-Station. Auch dort funktioniert die Bezahlung mit Karte nicht. In einem großen Haushaltswarenmarkt befindet sich ein Geldautomat. Jörgen hebt dort wieder mal Bargeld ab, um die Tankfüllung zu bezahlen. Das ist Kartenzahlung auf Mongolisch. Im Zentrum gibt es Einkaufsmärkte, die aber die Bezeichnung „Supermarkt“ nur bedingt erfüllen. Wir kaufen noch Brot und einige Getränke ein, dann geht's auf einer Asphaltstraße weiter bis zum Abzweig zur Geierschlucht (Yoliin aim). Da diese im Nationalpark liegt, werden am Eingang wieder 3000 Tugrik p.P. fällig und die Schranke öffnet sich für uns und den MAN. Die Geierschlucht ist touristisch gut erschlossen. An dem kleinen Parkplatz werden zurzeit Bodenplatten Gebäude oder Buden gebaut. Für einen Besuch der Geierschlucht sollte man insgesamt gut zwei Stunden einplanen. Vom Parkplatz aus besteht die Möglichkeit sich auf



einem Pferd bis zum Beginn der eigentlichen Schlucht bringen lassen. An der schmalsten Stelle der Schlucht schmilzt auch im Sommer das Eis nicht. Deshalb mahnt ein Schild zur Vorsicht - das „Eis ist glitschig“. Bei mir hat die Warnung nichts genutzt. An dem kleinen Wasserfall rutsche ich aus und zerrei mir die Bänder im rechten Bein. Gottseidank kann ich aber noch leidlich gut gehen. Wir schauen immer wieder zum Himmel. Es ist kein Geier zu sehen, nur zwei Adler kreisen über

der Schlucht. Selbst gegen Abend, als wir die Schlucht verlassen kommen noch Touristen. In einem erstaunlich grünen Nebental des Nationalparks finden wir einen schönen ruhigen Übernachtungsplatz. Nur ein plötzliches Gewitter mit Regen stört unseren Schlaf.

An der Asphaltstraße angekommen, fahren wir weiter bis Bayandalai. Kurz vor dem Ortseingang treffen wir auf einen Hanomag AL 28 aus Hannover.



Andy und Dany sind mit ihren beiden Kindern und Hund seit April unterwegs und wollen weiter in den Iran und Oman um dort zu überwintern. Der Kühler des Hanomags ist undicht. Jörgen hilft mit 2 Flaschen „Kühlerdicht“ aus. Wie Andy uns später per WhatsApp mitteilt scheint das funktioniert zu haben. Von Bayandalai fahren wir auf einer Piste weiter nach Khongoriin Els, den angeblich höchsten Dünen in der Mongolei. Die Piste ist auf einer längeren

Strecke durch starkes Wellblech gekennzeichnet und führt an vielen Gers (Jurten) vorbei. Wir fahren an der Nordseite des Dünenzugs entlang und entdecken dann einen Ovoo und ein Wegweiser. Hier befindet sich ein Gassi durch die Dünen. Aber ohne Luftablassen geht gar nichts. Mit einem Reifendruck von 2,5 bar fahren wir ganz entspannt auf die andere Seite des Dünenfeldes. Wir folgen ein paar Spuren hinauf auf den Dünenkamm. Hier, zwischen den Dünenfeldern, hat man einen tollen Ausblick auf die hellen Dünen mit der schwarzen Bergkette dahinter.

Am nächsten Morgen fahren wir fast bis an die Nordwestspitze des Dünenzugs und wenden uns dann nach NordOsten. Wir wollen nicht die gleiche Strecke zurückfahren, deshalb suchen wir einen Weg um die Bergkette herum, die das Tal und das Dünengebiet Khongoriin Els im Norden begrenzt. Zunächst folgen wir einer breiten Piste, die bald nur noch eine Fahrspur ist. Als diese sich nach NordWest wendet, folgen wir einer unbefahrenen kleinen Piste Richtung Osten. Irgendwann treffen wir wieder auf „frische“ Reifenspuren. Das Wellblech auf der Piste zeigt uns, das diese irgendwann mal gut befahren gewesen ist. Wie geplant umfahren wir den Gebirgszug und stoßen schließlich auf eine deutlich größere Piste,



die auch von unserem Navi wieder angezeigt wird. Wir sind auf der richtigen Piste nach Bayan Zag, wo in den 1920er Jahren reichlich Knochen und Eier von Dinosauriern gefunden wurden, darunter das komplette Skelett des großen Dinosauriers im Dino-Museum in Ulan Bator. Größter Touristenmagnet sind aber die Flaming Cliffs, dessen Lehm-Stein-Gemisch in der Abendsonne flammend rot aussehen. Wir fahren dem Regen davon, immer die dunklen Wolken im Nacken. Kurz vor Bayan Zag bemerken wir, dass es in den Bergen doch reichlich geregnet haben muss, denn wir queren ein paar frisch gefüllte Wasserläufe. Bei den Flaming Cliffs angekommen, fahren wir zunächst auf den „Touristenhügel“, wo





viele Autos stehen. Hier gibt es auch Verkaufsstände. Leider spielt das Wetter nicht mit und wir haben keine „Flammenden Cliffs“. Etwas abseits sehen wir die Pistenkuh mit Sabine und Burkhard Koch, die wir das letzte Mal in Moskau getroffen hatten. Während wir fachsimpeln fängt es an zu stürmen. Das Unwetter hat uns nun eingeholt.

Sabine und Burkhard stehen am nächsten morgen früh auf, da die Sonne scheint und

sie ihre Drohne steigen lassen können um Fotos zu machen. Bereits um 7 Uhr fahren die beiden weiter. Da drehen wir uns gerade auf die andere Seite. Nach dem Kaffee fahren wir weiter Richtung NordOst. Wir haben uns in den Kopf gesetzt, einen Weg zu finden, der direkt zur Weißen Stupa führt. Und die liegt nun mal in Richtung NordOst. Die Richtung stimmt, bis wir in einem wunderschönen Tal landen, in dem riesige Saxaul-Bäume stehen, die zusammen mit Tamarisken die typischen Gobi-Gewächse sind. Dieser Abschnitt unserer Querfeldeinfahrt ist wirklich traumhaft schön. Der Traum endet zwischen zwei Felsen hindurch in einer hellen Kalksteinwüste, wo die Piste nach NordWest schwenkt. Wir drehen um und achten nun auf Fahrspuren Richtung Osten. Kurz bevor wir wieder das Felsentor erreichen, folgen nicht sehr ausgeprägten Spuren nach Osten und landen schließlich in einem unangenehmen Gebiet mit vielen kleinen Büschen. Die Fahrspur lässt sich nur schwer verfolgen und verliert sich schließlich. Schade. Wir suchen Spuren die nach Osten führen, die driften aber immer wieder nach Süden ab. Schließlich geben wir auf und fahren einfach nur nach NordWest. Dabei nutzen wir allerdings jede Möglichkeit, nach Norden und/oder Osten abzubiegen. Uns begegnen viele Gazellen, die unglaublich scheu sind und sich bereits bei einer Entfernung von 500 bis 800 m aus dem „Staub“ machen. Wir passieren mehrere Wasserstellen mit großen Herden, meist Kamelen. Ein schwächlicher Hase kreuzt unseren Weg. Auf der gesamten Strecke treffen wir selten auf ein Ger. Schließlich erreichen wir die Piste Mandal-Ovoo / Tsogt-Ovoo und brausen nun nach SüdWest. Ein Schild mit dem Hinweis auf eine Dino-Ausgrabungsstätte erweckt unser Interesse. 18 Kilometer sollen es bis dahin sein, aber keine Richtungsangabe. Wir befinden uns direkt an einer Pistenverzweigung in drei Himmelsrichtungen und entscheiden uns dann für die östliche Piste. Diese führt kilometerlang strikt nach Osten, aber leider nicht zu der ausgeschilderten Ausgrabungsstätte. Kurz vor der Asphaltstraße Ulan Bator / Dalanzadgad finden wir einen Stellplatz in der „Großen Weite“. Meine Recherchen ergeben, dass sich die Weiße Stupa ziemlich genau auf der anderen Seite der Asphaltstraße auf dem gleichen Breitengrad befindet. Morgen wollen wir versuchen, eine direkte Piste dorthin zu finden.





Jörgen stellt fest, dass das linke Vorderrad Luft verliert. Es ist wieder mal die Felge. Er pumpt Luft in den Reifen und wir fahren zur Asphaltstraße. Etwas versetzt auf der gegenüberliegenden Seite sieht Jörgen eine Piste nach Osten. Die Richtung ist gut und nach etwa 30 Kilometern erreichen wir die Steilhänge der Weißen Stupa (Tsagaan suvraga). Die Felsformation aus Sedimentgestein ist etwa 60 Meter hoch und die Aussicht beeindruckend. Wir sind alleine, es ist sehr stür-

misch und es ist schwer, gegen den Wind anzukämpfen.

Von hier aus wollen wir einen Weg in den NordOsten zur Geburtsstätte Dschingis Khaans bei Dadal finden. Die direkte Himmelsrichtung weist auf den Ort Choir. Eine Piste nach unseren Wünschen ist in den Karten nicht verzeichnet. So werden wir wohl wieder nach Koordinaten fahren müssen. Das Navi verzeichnet eine Piste nach Ulziit, das auf dem Weg nach Choir liegt. Von da aus sollte es doch auch nach NordOst weitergehen?! Wir werden sehen. Zunächst fahren wir jedoch einen kleinen Umweg, da wir den Navi-Angaben folgen. Das hätten wir auch gut 6 km kürzer haben können. Na ja, Hauptsache, wir sind auf der richtigen Piste unterwegs. Die Fahrspuren sind häufig sehr holperig und unangenehm zu fahren. Dafür sehen wir wieder viele Gazellen. Hinter Ulziit stoßen wir auf eine richtig schöne Wüstenlandschaft mit dunklen Hügeln. Hinter einem der Hügel finden wir einen schönen ebenen Übernachtungsplatz, auf dem Jörgen in aller Ruhe den linken Vorderreifen wechseln kann, der im Laufe des Tages immer schneller an Luft verloren hatte. Das ist jetzt schon der 3. Reifenwechsel auf dieser Tour.

Die auf der Touristenkarte der Mongolei eingezeichnete Piste nach Gurvansaihan gibt es tatsächlich. Sie ist allerdings zum Teil nur langsam zu befahren. Durch den Lkw-Verkehr sind die Fahrspuren extrem. Sie wird zur echten Schaukelpiste. Hinter Gurvansaihan treffen wir zu unserem Erstaunen auf ein Schild, dass auf den Ort Govi-Ugtaal in 78 km Entfernung weist. Eine solche Strecke ist in keiner unserer Karten verzeichnet und auch unser Navi ist ratlos.

Die Strecke muss dann doch direkt durch den Nationalpark Ikh Gazryn Chuluu führen, der von hier aus 22 km Luftlinie entfernt liegt. Wir sind richtig froh, diese Piste entdeckt zu haben und freuen uns, als wir nach einigen Umwegen die beeindruckenden Felsformationen erreichen. Wir bestaunen eine Höhle mit einem Kaminausgang in dem Jörgen seine alpinen Kletterkünste beweist, die bizarren Felsen und eine Gesangsbühne in dem ein bekannter mongolischer Song



kreiert wurde. Leider finden wir keine Piste in das Zentrum der Felsformationen hinein. Alle Pisten sind gesperrt. So zahlen wir dann auch keine Eintrittsgebühr für den Nationalpark. Es ist nicht einfach, von hier aus einen Weg nach Choir zu finden. Wir fahren mal wieder nach Himmelsrichtung NordOst und sind froh, als wir auf eine deutliche Piste stoßen. Am Rand des Ikh Gazryn Chuluu finden wir einen



Übernachtungsplatz zwischen Felsen. Wir bearbeiten gerade unsere Fotos, als ich eine Staubwand in der Ferne sehe. Ein Sandsturm mit einer Staubwand von mindestens 50 Meter Höhe. So etwas habe ich mal im Fernsehen in einem Film gesehen, erlebt haben wir so etwas auf unseren vielen Touren z.B. in die Sahara noch nie. Jörgen glaubt das nicht, geht aber doch mit dem Fotoapparat nach draußen um kurz danach wieder hereinzustürmen um den Fensterschutz zu montieren.



Wir haben Abdeckklappen zum Schutz der Fenster u.a. für solche Fälle dabei. Er schafft es gerade noch, die Fenster zur Windseite hin abzudecken, als die Staubwand uns mit voller Wucht erreicht. Durch die nicht verdunkelten Fenster können wir den Sturm beobachten. Die Luft färbt sich grellgelb.



Die Temperatur sinkt innerhalb von Minuten von 26°C auf 14°C. Der Sand und vereinzelte Regentropfen prasseln auf den MAN. Nach einer halben Stunde ist der Spuk vorbei und wir können zur Wind abgewandten Seite wieder ein Fenster öffnen.

Morgens, als wir unseren durch Felsen geschützten Stellplatz verlassen und auf die Piste zurück fahren, kommen zwei Tauben gezielt auf uns zu geflattert und setzen sich in der Nähe des MANs hin. Es sieht fast so aus, als wenn sie gefüttert werden wollen.

Uns kommen nun immer wieder Tankfahrzeuge entgegen bzw. überholen uns. Zwei Tank-Lkws stehen mitten auf der Strecke. Ich schlage Jörgen vor, rechts an den Fahrzeugen vorbei zu fahren, da dann die Staubwolke die Fahrzeuge nicht einnebelt. Das war eine schlechte Entscheidung von mir. Tiefe Spurrillen, die einfach in dem Tageslicht nicht zu sehen waren, hauen mich von meinem Beifahrersitz. Ich fliege gegen die Decke und anschließend gegen das GPS am Armaturenbrett. Folge ist eine schmerzhaft Rückenstauchung und ein riesiges Veilchen über dem rechten Auge. Zudem hatte ich Jörgens Fotoapparat in der Hand, von dem auch ein Teil des Alu-Gehäuses abgesplittert ist. Die Kamera aber funktioniert noch. Nach der Erstversorgung fahren wir langsam weiter Richtung Choir. Noch quälende 60 Kilometer. Kurz vor Choir entdecken wir links Stupas und Gebetsmühlen sowie Gedenksteine. Was diese bedeuten wissen wir allerdings nicht. Choir ist eine sehr staubige Stadt und sehr übersichtlich. Es gibt hier einen Bahnhof





auf dem die Transsib nach Peking hält. Den besuchen wir zuerst. Dann wollen wir wieder voll tanken. Die Bezahlung soll mit Karte erfolgen. Und? – es geht wieder mal nicht. Es gibt wieder einen nahe gelegenen Supermarkt, in dem Jörgen das nötige Bargeld für den Tankinhalt besorgt. Unsere Prepaid-Karten für die Handys laufen heute ab. In einem kleinen übersichtlichen Supermarkt können wir diese aufladen. Bei Unitel ist das sehr einfach. Bei MobiCom gibt es

verschiedene Karten und ich habe kein gutes Gefühl dabei. Aber zunächst funktionieren beide Smartphones wie gewohnt. Etwa 10 km nördlich von Choir soll ein kleiner sowjetischer Militärflughafen liegen, der 1992 aufgegeben wurde. Auf der Suche danach werden wir von der Polizei gestoppt. Die Vorbereitungen für das Naadamfest laufen und einige Straßen werden gerade gesperrt. Ein Polizeiauto eskortiert uns und die Polizisten zeigen uns den Einstieg der Piste nach Norden. Wir fahren auf Erdwälle zu und einer schnurgeraden, 20 m breiten Schotterpiste zu, die auf einem Damm angelegt wurde. Auch vier Beton-Flugzeug-Hanger gibt es dort – heute werden sie als Viehställe benutzt. Wir klappern die sichelförmig angelegten Erdwälle ab, in der Hoffnung noch irgendetwas Interessantes zu finden. Nur Reste eines vermutlichen Towers und Fundamente eines ehemaligen Funkmastes sind zu entdecken. Wir übernachten in einem dieser Schutzwälle, in denen früher wohl die Kampffjets der Sowjet-Armee standen.



Nach einer ruhigen Nacht verlassen wir nun die Gobi-Region und fahren weiter auf den Spuren Dschingis Khaans nach NordOsten.

**Was bisher geschah und die folgenden Reise- und Erlebnisberichte findet ihr unter [www.rijosreisen.de](http://www.rijosreisen.de)**

© Rita und Jörgen Hohenstein 2018