

Abenteuer, traumhafte Pisten und atemberaubende Natur pur

Reisezeit: 19. bis 31. Juli 2018



Mit uns verlassen sieben, in Kisten verpackte Motorräder aus England das Oasis, die mit der Spedition in die Nähe von Aschaffenburg gebracht werden. Der kleine Platz leert sich. Eigentlich wollten wir noch gerne zu Mittag essen, aber die Köchin ist bisher nicht gekommen. Wir sollten Ulan Bator um 14 Uhr verlassen haben, da dann alle Straßen verstopft sind und wir nur im Stau stehen. Etwas außerhalb des Zentrums kaufen wir in einem großen Supermarkt ein. In diesem Markt gibt es im 1. Stock ein Schnellrestaurant mit asiatischen und mongolischen Speisen. Die verschiedenen Gerichte sind bildhaft dargestellt und erleichtern uns das Auswählen enorm. Wir entscheiden uns für ein Menü mit Suppe, 4 Khuushuur!, Salat, Ei und Kartoffelsalat. Khuushuur sind große frittierte, mit Hackfleisch gefüllte Teigtaschen. Die Portionen sind so groß, dass wir uns jeweils einen Khuushuur einpacken und mitnehmen. Für das wirklich opulente Mahl zahlen wir umgerechnet knapp 2 Euro pro Person. Wir sind sehr zufrieden, zumal das Fleisch überhaupt nicht fett war. Eine Petrovis-Tankstelle ist unser nächstes Ziel. Zu unserer Überraschung können wir dieses Mal wirklich mit Kreditkarte bezahlen. Einige Kilometer



„Schaukelstraße“ Richtung Westen bringen uns auf die Piste Richtung Bulgan. Bis Zaamar ist die Piste auch gut befahren. Dann ist es mit dem Autoverkehr schlagartig vorbei. Vielleicht liegt es auch an der schlaglochreichen, sehr matschigen Brückenüberfahrt, die uns durch ein Sumpfgebiet bringt. Jörgen fährt ganz vorsichtig, der MAN schlittert trotzdem. Ich bin jedenfalls froh, als wir heil auf der anderen Seite ankommen. Hier gibt es viele Spuren in alle möglichen Richtungen – die Orientierung ist nicht so einfach. Wir

halten uns an unsere Navi-App mit der OSM-Offlinekarte der Mongolei. Die Karte hat uns hier in der Mongolei schon mehrfach gute Dienste erwiesen – die Vorgaben des Navis sind jedoch immer wieder zu hinterfragen. Diesmal bringt uns das Navi an den Oliyn Gebirgspass, der auch von Lkws befahren wird. Erstaunlich, bei den Auswaschungen und der schlechten Piste. Nach diesem Pass steuern wir auf einen breiten Fluss zu. Hier scheint im großen Stil etwas abgebaut zu werden, denn es wird viel Erde



bewegt. In einem kleinen Ort überqueren wir auf einer Brücke den Fluss Her Buh Gol. Bis hierhin war ich ein wenig besorgt – gibt es eine Brücke oder nicht? Nach der Erfahrung im Onon beunruhigen mich in der Karte eingezeichnete Flussquerungen etwas. Die folgende Piste lässt sich entweder sehr flott oder sehr langsam befahren. Besonders schlimm sind die Pistenabschnitte, neben denen Raps oder Getreide angebaut wird. In Europa werden die Tiere auf der Weide eingezäunt, hier werden die Felder durch kilometerlange Zäune vor den Tieren geschützt. In dem kleinen Ort Orkhon überqueren wir den Orkhon Gol auch auf einer großen Brücke. Der Fluss ist reißend und sehr breit. Eine Gruppe Rinder schwimmt durch den Fluss. Manchmal ist nur der Kopf zu sehen und die Strömung treibt sie ab. Kurz hinter Orkhon sehe ich einen eingezäunten Bereich ohne Haus. Das macht uns neugierig und wir fahren hin. Innerhalb der Umzäunung stehen 9 Hirschsteine und 3 Mühlsteine. Leider ist die Anlage ungepflegt. Auf den Hirschsteinen entdecken wir Ornamente, Abbildungen von Schwertern und Tierfiguren, z.B. einen sehr gut erhaltenen springenden Hirschen. Es wird vermutet, dass es sich bei den Hirschsteinen um einen frühzeitlichen Begräbniskult handelt (ca. 2000 bis 1000 v.Chr.). Es wird schnell sehr schwül und das allabendliche Gewitter mit Regen setzt ein. Am nächsten Morgen regnet es immer noch. Die Strecke von Orkhon bis Bulgan zur Asphaltstraße wird gerade erneuert und wir fahren auf z.T. sehr moderigen Nebenpisten. In Bulgan stehen in einem Park auffällige Naadam-

gezüht, hier werden die Felder durch kilometerlange Zäune vor den Tieren geschützt. In dem kleinen Ort Orkhon überqueren wir den Orkhon Gol auch auf einer großen Brücke. Der Fluss ist reißend und sehr breit. Eine Gruppe Rinder schwimmt durch den Fluss. Manchmal ist nur der Kopf zu sehen und die Strömung treibt sie ab. Kurz hinter Orkhon sehe ich einen eingezäunten Bereich ohne Haus. Das macht uns neugierig und wir fahren hin. Innerhalb der Umzäunung stehen 9 Hirschsteine und 3 Mühlsteine. Leider ist die Anlage ungepflegt. Auf den Hirschsteinen entdecken wir Ornamente, Abbildungen von Schwertern und Tierfiguren, z.B. einen sehr gut erhaltenen springenden Hirschen. Es wird vermutet, dass es sich bei den Hirschsteinen um einen frühzeitlichen Begräbniskult handelt (ca. 2000 bis 1000 v.Chr.). Es wird schnell sehr schwül und das allabendliche Gewitter mit Regen setzt ein. Am nächsten Morgen regnet es immer noch. Die Strecke von Orkhon bis Bulgan zur Asphaltstraße wird gerade erneuert und wir fahren auf z.T. sehr moderigen Nebenpisten. In Bulgan stehen in einem Park auffällige Naadam-



ge Naadam-

Ringerstatuen, die offensichtlich erfolgreiche Lokalmatadoren waren. Auf einer sehr guten Asphaltstraße fahren wir weiter Richtung Mörön und stoßen ca. 60 Kilometer nach Bulgan auf den erloschenen Vulkan Uran-Uul. Dieser hat die klassische Kegelform, wie man sich eben einen Vulkan vorstellt. Einige Kilometer weiter erreichen wir einen „schiefrausgewachsenen“ Berg. Die Gesteinsformationen sehen schon bizarr aus. Vor dieser Kulisse lassen sich etliche Chinesengruppen fotografieren. Auf dem Weg zum Khövsgöl-See finden wir einen Stellplatz in den Bergen neben der Straße. Am nächsten Morgen ist die Rückfahrt zur Straße versperrt. Es hat hier vor gar nicht langer Zeit wohl heftig geregnet. Bauarbeiter befreien die Wasserdurchläufe der Straße vom Schlamm und haben neben der Fahrbahn frische tiefe Gräben gezogen, damit künftiges Wasser besser ablaufen kann. Auch ein Pkw, der von einem Ger (Jurte) zur Straße möch-



te, hat Schwierigkeiten. Die Suche nach einer Überfahrt wird uns schließlich zu bunt und wir quälen den MAN durch die „Ablaufrinne“. Der Pkw-Fahrer steht immer noch etwas hilflos jenseits der Straße. Fahrbahnen in der Mongolei werden häufig dem Gelände angepasst, so dass wir durch die Unebenheiten unsere Geschwindigkeit verringern müssen. Entschädigung für das „Gehoppele“ erhalten wir durch eine abwechslungsreiche und schöne Landschaft. Kurz vor dem Ort Khatgal wird der Eintritt in das Naturschutzgebiet Khövsgöl fällig (3000 Tugrik p.P.). Der Khövsgöl Nuur ist der zweitgrößte, aber größte Süßwassersee der Mongolei. Nördlich von Khatgal endet die Straße/Piste abrupt. Hier kommen wir am See nicht weiter. Die Ostseite sieht sehr entspannend und ruhig aus, vielleicht können wir dort ein paar Tage bleiben. Die Brücke, die an das Ostufer führt, ist jedoch auf 3 Tonnen beschränkt und die vermeintliche Furt im Uferbereich völlig matschig. Daher entscheiden wir uns für die westliche Piste über



den Janhayn Pass. Wieder am See angekommen, reiht sich ein Ger-Camp an das andere. Unzählige Speedbreaker auf dem Weg am See entlang nach Norden lassen uns nur im Schrittempo vorankommen. Erst als die Ger-Camps rarer werden, finden wir nach einer besonders schlechten Piste und vielen großen Pfützen einen Übernachtungsplatz direkt am Ufer. Es ist nicht sehr warm und der See lädt mit einer Wassertemperatur von 11°C. auch nicht gerade zum Baden ein. Am nächsten Morgen haben sich bei einer Lufttempe-

ratur von 5°C. und viel Nebel Enten und Gänse in unserer Nähe versammelt. Als sich der Nebel um 10 Uhr lichtet, beschließen wir wieder zurückzufahren. So schön wie wir dachten, ist es hier nun doch nicht. Nach einigen Kilometern erreichen wir eine etwas versteckte Schamanen-Kultstätte auf einem Hügel. Zunächst glauben wir an einen großen Ovoo und sind

überrascht, hier einen Ort vorzufinden, an dem noch aktiv Rituale durchgeführt werden. Davon zeugen die Masken, Altare und Opfergaben sowie die vielen Gebetsnischen, die durch Stoffbändchen unterteilt sind. Zurück auf der Schaukelasphaltstraße nach Mörön sehen wir ein großes Schild „50° - 100°“. An einem Berghang entdecken wir eine Art Pavillon. Zunächst können wir damit nichts anfangen, bis ich auf unser GPS schaue.

Wir befinden uns genau auf dem 50. nördlichen Breitengrad und dem 100. östlichen Längengrad. Südlich von Mörön teilt sich hinter einer Brücke die ausgeschilderte Piste. Wir folgen den Spuren nach Westen durch ein sehr breites Tal. Hinter dem nächsten Ort erklimmen wir den Ulaan Bogoj Pass und gelangen in ein wunderschönes enges Tal. Unsere Piste führt direkt am Fluss entlang, der von Bäumen gesäumt wird. Blumen blühen und man wähnt sich gar nicht mehr in der Mongolei. Nach etwa 20 Kilometern geht es dann über den Khukh Khutui Pass und die Gegend wird schlagartig eintöniger. Grüne Hügel, wohin man sieht und die helle Fahrspur, die sich hindurchschlängelt. Wir treffen auf mehrere Brücken, die auf 5 to ausgelegt sind, aber einfach umfahren





werden können. Lt. Karte soll die Piste südlich von Tsagaan Uul weiter nach Tsetserleg führen. Wir folgen dieses Mal nicht dem Navi, sondern der Himmelsrichtung. Neben der Piste sehen wir 12 Adler, die ich wegen ihrer Größe zunächst für Geier gehalten habe. Südlich von Tsagaan Uul queren wir ein großes Sumpfgebiet. Ich möchte nicht wissen, wie es hier nach starken Regenfällen aussieht. Eigentlich wollen wir weiter westwärts, finden aber keine entsprechende Piste.

Schließlich nehmen wir doch den Umweg über Tsagaan Uul. Hier wird direkt auf unserer Piste Schafschur auf Lkws geladen und wir müssen uns einen neuen Weg suchen. Wir folgen nun nicht sehr ausgeprägten Spuren nach Westen. Abschnittsweise ist diese Strecke nach Tsetserleg sehr einsam. Es gibt keine Gers. An einer Bergabfahrt kurz vor Tsetserleg versperren drei einheimische Fahrzeuge die Piste. Aufgeregt winken die Leute. Offensichtlich sollen wir helfen. Mit Hilfe des MAN können 2 Reifen wieder mit Luft gefüllt werden. Das Wetter ist durchwachsen, mal scheint die Sonne, mal regnet es. Interessant ist, dass man in der Ferne immer sehen kann, in welchem Bereich es regnet. Hinter Tsetserleg fahren wir durch den Tes gol, weil die Brücke mal wieder für 5 to ausgelegt ist. Das ist unsere erste größere Flussdurchfahrt seit dem Onon. Gottseidank ist der Wasserstand nicht sehr hoch. Bei einer Pause stelle ich fest, dass der rechte Hinterreifen ziemlich platt aussieht. Jörgen misst sofort nach und stellt fest, dass dieser statt 4,5 nur noch 2,5 bar hat. Die gerade in Ulan Bator reparierte Felge ist wieder undicht. An einer Pistenverzweigung wählen wir die südwestliche Strecke, die den Karten entsprechend als A18 eingezeichnet ist. Nach 26 km sollen wir einen Pass überqueren und uns dann westlich halten. Die Kilometer-Angabe stimmt überhaupt nicht. Wir erreichen erst viel später einen Pass und es zweigt auch keine Piste ab. Es geht weiter und nach einiger Zeit führen Spuren in die von uns gewünschte Richtung. Wir folgen dem nicht sehr ausgeprägten Fahrweg nach Nordwest und kommen sehr flott voran.



Kaum Querrillen, keine Schlaglöcher, auch kein Wellblech. Menschenleer sind die nächsten 20 Kilometer, bevor wir wieder eine größere Piste erreichen. Eine äußerst schlechte Piste führt über Asgat nach Norden und wir finden ein Hinweisschild auf einen Abzweig nach Tes. An der Stelle, wo die A18 lt. Karte auf diese Piste einmünden soll, sehen wir nur sehr schwache Fahrspuren. Kein Wunder, dass wir den Abzweig von der anderen Seite nicht gefunden haben. Nach 5 Kilometern gibt wiederum ein großes Hinweisschild nach Tes. Wir biegen auf die selten befahrene Piste ab und stellen fest, dass der rechte Hinterreifen wenig Luft hat. Wir befinden uns in einer großen Hochebene und es sieht sehr nach Regen aus. Kaum hat Jörgen das Werkzeug aus dem MAN geholt, erwischt ihn schon der erste Schauer. Der Regen macht freundlicherweise eine Pause, dafür werden nun die Mücken lästig. Dies ist bereits der 5. Radwechsel auf dieser Reise. Jörgen hat bekanntlich bereits Übung beim Radwechsel und ist schnell

damit fertig. Das letzte Werkzeug ist noch nicht eingepackt, da bricht ein Gewittersturm los der die ganze Nacht über anhält. Als es morgens immer noch so trüb aussieht, beschließen wir, erst einmal weiter zu fahren. Wir wissen ja nicht, wie die Pistenverhältnisse nach dem Regen sind. Die 30 km Quer- verbindung nach Tes wird auch nur selten befahren. Auf der Hauptpiste begegnet uns dann ein Reise- bus mit ziemlich hoher Geschwindigkeit. Wir staunen nur, wie der durch die Pfützen rauscht. Zum Teil handelt es sich nämlich um tiefe Schlaglöcher. Von Tes aus befinden wir uns bis zum Argalantyn Pass auf einer „Gräberpiste“. Links und rechts der Fahrspur begleiten uns immer wieder Steinhäufen, z.T. eckig oder rund eingefasst. Unser nächstes Ziel soll das nördlichste Dünengebiet der Erde sein. Eine Piste direkt daran entlang ist nur in zwei unserer Mongolei-Karten verzeichnet. Auch das Navi kennt die



Strecke nicht. Ich entnehme die ungefähren Koordinaten der Reise-Know-How-Karte. Ca. 39 km von Tes soll die Piste beginnen. Wir stellen uns eine Fahrt wie in Libyen vor, mit vermindertem Reifendruck an hellen Sand- dünen entlang. Weit gefehlt. Unsere Piste schlängelt sich durch sattes Grün. Als wir uns den vermutlichen Pistenbeginn-Koordinaten nähern, führen tatsächlich Spuren nach Wes- ten während die Hauptpiste nach Südwesten dreht. Die Fahrspuren beginnen matschig und führen weiterhin durch saftiges Grün.

Rechter Hand gibt es bewachsene Sanddünen. Wir nennen sie die „grünen Dünen“. Dieses Gebiet, Altan els, steht unter strengem Naturschutz. Ohne Genehmigung darf es nicht betreten werden. Über mehr als 50 Kilometer lässt sich die Strecke wunderbar befahren. Erst nach einem größeren Gebäude und einer Zufahrt zu den Dünen (vermutlich der Anfang des geschützten Gebietes) wird die Piste schlechter, da wir auf uraltem Seegrund entlangfahren. Die Dünen sind ab hier weniger bewachsen. Nach einer kurzen sehr sandigen Passage finden wir einen Stellplatz im Sand. Das Regenwetter hat sich verabschiedet. Abends bekommen wir noch Besuch von vier Männern. Sie bleiben auf eine Zigaretten- länge und einen kleinen Plausch, bevor sie mit dem ARO 4x4 und Moped weiterfahren. Nachts geht die Temperatur auf 6°C runter. Diese Temperatur hätte man wohl in Deutschland in diesem Supersommer auch gerne. In der weiten Ebene entlang der Dü- nen stehen viele Gers. Die restliche Strecke bis Zuungovi lässt sich zügig befahren. Heute, in der Sonne, leuchten die Dünen hellgelb und sehen wie klassische Sanddünen aus. Von Zuungovi aus nehmen wir die Nordpiste zum Bayan-See, der sehr hübsch sein soll.



Vielleicht können wir ja dort ein oder zwei Tage bleiben. Wir fahren über eine z.T. sehr sandige Piste direkt nach Nordosten zum See, passieren ein Denkmal und fahren an der Seeseite am Berghang ent- lang. Leider nähert sich die anspruchsvolle Piste nur sehr langsam dem Wasser. Regenläufe haben tiefe Rinnsale hinterlassen. Ab und zu führt eine Spur zu den Gers am Seeufer. Erst als wir das Nordufer er-

reichen, kommen wir auf Seeniveau. Im Seeablauf am Nordufer baden und grillen einige Familien. Wir sind enttäuscht, denn der See hat keinen Strand, sondern ist rundum von Grün umgeben. Jörgen will auf jeden Fall noch die Wassertemperatur wissen und misst im Uferbereich 26°C. Für diese Höhe eigentlich recht warm. Wir verschwinden schnell wieder in den MAN, denn die Insekten nerven hier extrem.



Auf einer anderen Piste, die sich anfangs sehr gut fahren lässt, geht es zurück nach Zuungovi. Der letzte Abschnitt ist z.T. extrem tiefsandig. Mit viel Schwung meistern wir diese Weichsandpassagen, ohne den Luftdruck in den Reifen reduzieren zu müssen. In Zuungovi treffen wir auf drei Jungs, die auf einem Pferd Richtung Westen reiten. Später treffen wir sie am westlich gelegenen See wieder, an dem wir übernachteten. Es war ein Badeausflug.

Richtung Ulaangom fahren wir zunächst auf einer breiten Piste. Der Boden ist lehmig mit Auswaschungen. Dann stehen wir vor einer großen langen Holzbrücke. Hier gibt es keine Furt, alles ist sumpfig. Die Brücke ist auf 7 to limitiert. In der Hoffnung, dass die Berechnung der Traglast einen höheren Sicherheitslevel beinhaltet, fährt Jörgen den MAN langsam über die Planken. Die Balken ächzen unter dem Gewicht. Mir wird ganz mulmig – aber wir erreichen die andere Seite. Die folgende Piste ist eintönig, links ein Gebirgszug, rechts noch die Dünen und später der streng geschützte Uvs-Salzsee. Hinter einer Brücke bei Ulaangom übernachteten wir in einem Flusstal mit einem hübschen Baumbestand. Hier stelle ich fest, dass die Vorderfedern am MAN ge-

brochen sind. Rechts eine und links zwei Federn. Wir überlegen, wie wir auf dem kürzesten Weg nach Russland kommen. Von hier aus haben wir nur Pisten, die bis zur Grenze führen. Die kürzeste Piste ist die Nordroute, die wir sowieso fahren wollten. Das bedeutet noch 200 km Piste und 30 km Straße. Dabei haben wir keine Ahnung, was uns erwartet. In Ulaangom vertanken wir bis auf 20.000 Tugrik unser gesamtes Bargeld. Nach einer extremen Schaukelstraße biegen wir links auf



die Piste nach Tsagaannuur ab. Die Strecke ist als A16 ausgeschildert, daher hoffen wir auf eine nicht zu stressige Route. Jörgen fährt wegen der Federn extrem vorsichtig. Wir überqueren mehrere Pässe, bevor wir am schönen See Uureg Nuur entlangfahren. Es folgt eine angenehm befahrbare Piste über die Berge, an Glitzergestein vorbei, durch ein interessantes trockenes Flussbett, in dem wir zwei Angriffe von extrem vielen, sehr aggressiven Mücken abwehren müssen, bis hin zu einer unglaublich weiten Ebene. Von dem Punkt an, an dem wir die Ebene erreichen, können wir sogar den Achit-See in der Ferne leuchten sehen. Wir folgen den ausgefahrenen Spuren und weichen damit von der Trasse der A16 ab. Es geht durch einen etwas tieferen Flusslauf und wir stehen schließlich ein paar Kilometer westlich vom Ort Bohmoron vor dem breiten Fluss Bohmoron gol, dem Grenzfluss zwischen dem UVS-Aimag und dem Bayan-Ölgii-Aimag. Hier sind wir ratlos, wir sehen kaum Spuren. Es gibt mehrere breite Fluss-



arme und Kies-Inseln im Fluss. In einigen Karten ist eine direkte Verbindung von Bohmoron zu dem auf der anderen Seite liegenden Ort Nogoonnuur eingezeichnet. Also versuchen wir das erst einmal im Ort. Der Ort ist wie ausgestorben, keine Menschenseele ist zu sehen. Wir vermuten später, dass das an der Mückenplage liegt, die diesen Ort heimsucht. Dann sehen wir ein Geländefahrzeug und Jörgen fragt nach einer Brücke oder Überfahrt. Zwei Mopedfahrer kommen hinzu. Die wissen offensichtlich Bescheid, steigen

in den Geländewagen und ab geht es nach Westen. Nun stehen wir wieder vor der Stelle, an der wir vorhin bereits standen. Anscheinend kennen sie die Durchfahrt auch nicht richtig, schauen mal hier und mal da, weisen mal nach rechts, dann nach links. Schließlich verlangen sie 200 US\$, wenn sie uns rüberbringen. Das ist Abzocke und uns zu doof, denn offensichtlich sind sich die Jungs nicht sicher. Wir fahren zurück, am Fluss entlang zu dem Punkt wo die Trasse der A16 den Fluss überqueren soll. Es wird dunkel und ich überzeuge Jörgen davon, heute nichts weiter zu unternehmen. Wir überqueren noch einen kleineren Flusslauf und richten uns auf die Übernachtung ein. Es ist sehr windig.

Toll, keine Mücken. Am späten Abend kommt noch ein moderner Geländewagen mit einem russischen Pärchen. Mit hellen LED-Suchscheinwerfern suchen sie die Furt. Keine Chance. Auch sie bleiben über Nacht. Morgens checkt Jörgen den MAN und macht alles „wassersicher“. Er baut den Luftfilter aus und versiegelt das Gehäuse, damit der Motor kein Wasser ansaugt. Dann zieht er sich die Wathose an und prüft mit einem



Peilstab an verschiedenen Stellen die Wassertiefe. Die Strömung ist sehr stark. Teilweise kommt er kaum gegen an. Zudem zieht er Schwärme von Mücken hinter sich her. Der Russe schaut auch nach einer Querungsmöglichkeit, gibt aber irgendwann auf und fährt weg. Später treffen wir ihn an der Grenze wieder. Er hat den Umweg über den Achit-See und die dortige Brücke genommen. An der A16-Furt sehen wir auch für uns keine Durchfahrmöglichkeit. Wir fahren wieder zu der Stelle, an der wir gestern schon zweimal standen. Es gibt einige Spuren und Jörgen fährt direkt durch den ersten Flussarm, ca. 15 m breit und 60 cm tief. Auf den folgenden Kies-Inseln im breiten Flussbett verlieren sich die Spuren. Wir müssen aber noch durch den zweiten, ca. 25 m breiten Hauptfluss. Trotz intensiven Suchens finden wir keine Spuren. Am anderen Ufer liegt ein Reifen. Vielleicht der Punkt, an dem man aus dem Fluss aussteigen kann? Jörgen versucht noch mal mit Hilfe der Wathose mehr Klarheit über den Untergrund und die Wassertiefe zu bekommen. Die Wassertemperatur beträgt 11°C. Er vermutet, dass wir im Fluss längsfahren und dann ungefähr beim Reifen rausfahren müssen. Wir haben keine Wahl, wir müssen es versuchen. Zumal diese blöden Mücken keine Rücksicht auf unsere Situation nehmen. Jörgen fährt in den Fluss hinein, mit der Strömung darin entlang und quer dann durch die Hauptströ-

mung in der Nähe des Reifens am Ufer hinaus. Wir haben es geschafft! Die Wassertiefe lag bei 80 cm, mit dem Wasserschwall bei gut 100 cm. Die Piste führt noch durch einige kleinere Flussarme, bis wir vor einem Berg-einschnitt stehen und die Trasse der A16 wieder erreichen. Immer an einem kleinen Fluss entlang fahren wir durch ein wunderschönes Tal entlang nach Tsagaannuur. Der Ort selbst ist wenig sehenswert. Am Ortsrand befinden sich viele Ruinen. Wir wissen



nicht was passiert ist, evtl. ein Erdbeben? Wir erreichen glücklich aber erschöpft die Asphaltstraße. In einem Seitental ruhen wir uns aus. Morgen wollen wir über die Grenze nach Russland. Am nächsten Tag weint der Himmel. Vermutlich, weil wir die Mongolei verlassen. Aber zunächst müssen wir noch einen langen Stau vor der Abfertigung überstehen. Nach insgesamt 7 Stunden Wartezeit und viel Bürokratie, jedoch erstaunlich wenig Kontrolle können wir nach Russland einreisen. Wir hoffen nun auf die Kompetenz der MAN-Werkstatt in Barnaul. Wenn sie uns dort helfen können, reisen wir weiter nach Usbekistan. Wenn nicht, heißt es langsam zurück nach Hause. Das wäre sehr schade.

Was bisher geschah und die folgenden Reise- und Erlebnisberichte findet ihr unter www.rijosreisen.de

© Rita und Jörgen Hohenstein 2018



Stau bei der Ausreise