

Der lange „Ritt“ durch die Steppe Kasachstans

Teil 2: Die Strecke Süd—Nord/Ost

Reisezeit: 12.08.2017 bis 26.08.2017



Auf unserer aktuellen Reise überraschen uns immer wieder die Grenzübertritte. Nicht die immer wechselnden Formalitäten, nein – sondern die immer sofort wechselnden Landschaften. In Kasachstan erwartet uns wieder das bekannte hellbeige, das wir an der Grenze nach Usbekistan hinter uns gelassen hatten. Auf den ersten Kilometern begleiten uns sanfte Hügel, die jedoch schnell dem platten Land und der Weite weichen. In gebührender Entfernung begleitet uns der Schien Tan Gebirgszug bis nach Almaty. Das war's dann auch schon mit der aufregenden Landschaft in Kasachstan. Auch Jurten sind nur noch selten zu sehen. In Almaty wollen wir unsere Prepaid-Karte aufladen, ein wenig Geld tauschen und entscheiden, wie wir weiter fahren. Auf einer vier-bis sechsspurigen Fahrbahn (so genau ist das nicht zu definieren) erreichen wir Almaty. Eine Agentur eines Mobilfunkanbieters ist nicht zu finden. In einem Einkaufszentrum gibt es zwar keine Beeline-Agentur, aber eine Bank und eine Autoversicherung. Der Kurs bei der Bank ist sehr gut (392 Tenge/ 1 €). Die Dame bei der Autoversicherung will zunächst 50 US\$ für 14 Tage von uns haben, das ist Jörgen entschieden zu viel. Da ist ja die Strafe bei einer Kontrolle günstiger. Nach einigem Hin und Her einigen sich beide auf ca. 27 US\$. Nicht weit vom Supermarkt entfernt gibt es eine Ladestation für Prepaidkarten. Die Dame im Kiosk ist sehr hilfsbereit und erledigt alles für mich. Während dessen kurvt Jörgen draußen mit dem MAN herum – ein Parkplatz ist nicht in Sicht. Da wir fast zwei Wochen vor unserer geplanten Wiedereinreise in Kasachstan sind, entschließen wir uns, zur Weltausstellung nach Astana zu



fahren. Das war sowieso, wenn irgend möglich, geplant. Erfahren haben wir von der Expo 2017 aber erst im Juni in Aqtöbe nach der Einreise in Kasachstan, wo wir durch Werbemaßnahmen darauf aufmerksam wurden. Außerdem sind wir mit zwei defekten vorderen Stoßdämpfern und dem immer noch nicht reparierten Reifen unterwegs. Vielleicht gibt es eine geeignete Werkstatt in Astana, Hauptstadt von Kasachstan. Zunächst müssen

wir aber wieder zurück zur Abfahrt nach Astana – das heißt, aus Almaty heraus. Das ist leichter gesagt als getan. Wir stecken plötzlich mitten drin im Verkehrschaos. Die Situation kann man nicht beschreiben, man muss das erlebt haben. Es geht manchmal gar nichts. Ob es eine Ampel gibt oder nicht – keiner beachtet sie. Fahrzeuge kommen von überall her und wollen nach überall hin. Das Gedränge ist groß. So ein Chaos haben wir selten erlebt. Als wir die paar Kilometer nach ca. 1 ½ Stunden hinter uns gelassen haben, hat sich das Chaos einfach aufgelöst. Auf einer relativ guten Straße tauchen plötzlich Schilder mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf. Ohne ersichtlichen Grund darf man hier nur 50 km/h fahren. Jörgen verringert die Geschwindigkeit, ein Polizeifahrzeug kommt entgegen und – wir werden zum Anhalten angewiesen. Im Polizeifahrzeug wird ihm anhand einer Videoaufzeichnung demonstriert, dass er 10 km/h zu schnell unterwegs war. Der MAN ist also von vorne aus einem fahrenden Polizei-Fahrzeug mit Radar aufgenommen worden. Das soll mal wieder 100 US\$ kosten. Dieses erscheint Jörgen aber wieder viel zu hoch und er fängt an zu handeln. Währenddessen werden von den Polizisten weitere einheimische Fahrzeuge angehalten. Man hat es also nicht nur auf Ausländer abgesehen. Schließlich einigen sich Jörgen und die Polizei auf 30 US\$ ohne Protokoll. Kurz nach dieser Geschwindigkeitseinschränkung wird die Straße katastrophal. Es gibt unvorstellbare Verwerfungen und Querrillen auf der Fahrbahndecke. Für unseren MAN und uns beginnt eine ca. 1100 km lange Tortur bis nach Astana. Mit den kaputten Stoßdämpfern muss das für unser Empfinden dem Ritt auf einem Pferd nahekommen. Auf den wenigen guten Abschnitten fährt die Polizei Streife. Immer zwischen den Geschwindigkeitsbegrenzungen (vornehmlich 50 km/h) hin- und her. Die Masche kennen wir jetzt. Leider „erliegt“ auch unser rechter hinterer Stoßdämpfer den Anforderungen der „Straße“. Er ist zwar nicht kaputt, aber die Aufnahmeplatte ist gebrochen. Eigentlich haben wir uns von der Qualität einer Hauptverbindungsstraße zwischen den wichtigsten Städten Kasachstans mehr versprochen und eine Superstraße wie von Aqtöbe nach Schymkent erwartet. Aber diese Strecke scheint, obwohl sie stark befahren wird, für eine Renovierung nicht wichtig genug zu sein. Ein paar Kilometer vor Karaganda kommen wir an einer Gedenkstätte für im





KARlag (Karagandinskij-Lager) umgekommene Sträflinge aus 25 Nationen vorbei. Als hier in Karaganda Kohlevorkommen entdeckt wurden, wurden die Förderarbeiten ab 1929 von Zwangsarbeitern verrichtet. Das stalinistische Gulag-System deportierte insgesamt ca. 1 Million Menschen (politische-, Kriegsgefangene, Zwangsumsiedler, enteignete Groß- und Mittelbauern) hierher zur Kohleförderung. Unter unmenschlichen Bedingungen wur-

den diese zur Zwangsarbeit eingesetzt und sind größtenteils dabei umgekommen. Interessanterweise gibt es selbst im Internet recht wenige Informationen über diese riesigen Lager.

Über das Internet haben wir in Astana einen Truck-Service gefunden, der auf den Seiten einen guten Eindruck macht. Leider ist die Zufahrtstraße zu der Werkstatt wegen Neuasphaltierung gesperrt und hinter der Absperrung stehen zwei Polizeiwagen. Jörgen diskutiert mit den Polizisten, wird aber anscheinend nicht verstanden. Erst nachdem er den Polizisten die Web-Seite des Truck-Services auf dem Handy zeigt, werden wir mit Polizei-Eskorte vorweg zur 300 m entfernten Werkstatt gebracht. Jörgen erklärt dem Chef noch, was am Fahrzeug zu tun ist, dann ist Feierabend. Am nächsten Tag ab 9 Uhr soll alles repariert werden. Wir übernachteten vor dem Gelände der Werkstatt.

Die Werkstatt sieht überhaupt nicht so aus, wie auf den Bildern im Internet. Auch das Angebot ist nicht so umfassend wie in der Offerte beschrieben als Servicestation für MAN, IVECO, DB, Scania. Im Internet konnte man die Seite von Russisch auf Englisch umschalten – jedoch spricht hier keiner ein Wort Englisch. Jörgen verständigt sich mit dem Chef per Google-Übersetzer. Um 9.15 Uhr fahren wir auf das Betriebsgelände und kommen sofort in eine Halle. Jörgen möchte auch noch die Räder umstecken lassen, da das nach 14.000 gefahrenen Kilometern bereits überfällig ist. Relativ schnell findet der Chef geeignete vordere Stoßdämpfer vom Mercedes Actros, die jedoch für unseren M90 angepasst werden müssen. Der Preis ist sehr gut und die Dämpfer werden sofort geholt. Auch die hintere gebrochene Dämpferaufnahme wird geschweißt und verstärkt. Jörgen selbst repariert am Fahrzeug auch noch einige Sachen. U.a. auch einen abgerissenen Schmutzfänger. Leider kann der kaputte



Reifen nicht hier repariert werden, morgen werden wir dazu zu einer Spezialwerkstatt gebracht. Kurz vor 18 Uhr ist der MAN fertig, um 18 Uhr ist auch Arbeitsschluss. Die Bezahlung erfolgt mit Kreditkarte. Wir dürfen noch Brauchwasser auffüllen und übernachteten ein zweites Mal vor dem Betriebsgelände. Ein Mitarbeiter führt uns am nächsten Morgen zu einer Reifenwerkstatt. Die Reparatur dauert ca. eine Stunde und wir bezahlen umgerechnet 10 €. Wir sind beide außerordentlich



glücklich, dass der MAN wieder fit ist. Wir fahren durch Astana zum Expo-Gelände. Wer jetzt erwartet hat, dass das kein Problem ist, ist „schief gewickelt“. Die Ausschilderung in Astana ist gleich Null; die Polizeipräsenz ist weiterhin hoch. Wir fahren durch die futuristisch anmutende Innenstadt nach Süden. Dabei kommen wir am Bajterek-Turm vorbei, dem über 105 m hohen „Baum des Lebens“. Auf jedem Plakat von Astana ist er zu sehen. Er

sieht aus wie ein Nest mit einem riesigen goldenen Ei darin. Astana ist erst seit 1998 Hauptstadt von Kasachstan, dem neuntgrößten Land der Erde, und so sind viele neue Bauten entstanden, die architektonisch sehr eigenwillig sind. So auch dieser Turm, von Präsident Nazarbajev eigenhändig ent-

worfen. Unverhofft stehen wir vor dem Expo-Gelände; die 80 Meter hohe Glaskugel ist nicht zu übersehen. Wir kurven noch ein wenig um das Gelände herum und stellen uns dann auf eine unbebaute Fläche mit Blick auf die Glaskugel, den kasachstanischen Pavillon. Dieser wird auch „Nur Alem“ oder „Sphäre“ genannt. Hier entdeckt Jörgen nach 31 gefahrenen Kilometern durch Astana, dass die Radmuttern hinten links nur handfest und die hinten rechts nur teilweise festgezogen



sind. Tja, Feierabend ist eben Feierabend. Nächstes Mal müssen wir besser kontrollieren. Gottseidank sind die Bolzen heil geblieben und wir haben keine Mutter verloren. Nachts leuchtet die Glaskugel mit verschiedenen Motiven des Mottos der Weltausstellung „Energie der Zukunft“.

Am nächsten Morgen stellen wir den MAN auf einen gebührenpflichtigen, bewachten Parkplatz. Wir



haben zwar in Kasachstan bislang überhaupt keine Kriminalität erlebt, aber sicher ist sicher. Dann reihen wir uns in die Warteschlange der einheimischen Besucher vor dem Tickethäuschen ein. Für Ausländer gibt es keine Ermäßigung, der einmalige Tageseintritt beträgt 4000 Tenge (ca. 10 Euro). Für kasachstanische Besucher gibt es diverse Ermäßigungen und so sind heute am Sonntag ausgesprochen viele Familien zugegen. Wir zahlen den Eintritt mit Kreditkarte, da wir nur noch

2017 besucht. Der Afrika-Pavillon beeindruckt von außen sehr. Auch hier stehen wir wieder „Schlange“. Familien mit Kinderwagen und alle sich daran anhängenden Personen werden auf der gesamten Messe bevorzugt behandelt. Sie brauchen sich kaum anzustellen und werden überall zügig durchgelassen. So auch hier. Der Afrika-Pavillon hat uns von innen sehr enttäuscht. Lediglich zwei Länder bieten eine energiespezifische Ausstellung. Diese scheinen aber wenig Zulauf zu haben, denn dort sind keine Ansprechpartner zu finden. Dafür werden die anderen Stände umlagert. Es sind reine Verkaufsstände, wie man sie auf anderen Messen auch findet. Wir besuchen noch einige andere Länderausstellungen. Die Eindrücke sind aber nicht weltbewegend. Uns fällt auf, dass wenig Ausländer auf der Messe sind. Nicht einmal Japaner, die sonst überall präsent sind. Lediglich eine kleine Gruppe Chinesen ist uns aufgefallen. Dieser Messe fehlt irgendwie die Leichtigkeit und Beschwingtheit, die uns auf der Expo 2000 in Hannover so gefallen hat. Es gibt wenig Live-Musik und die Bands vermitteln wenig Fröhlichkeit. Das kann aber auch am reservierten Publikum liegen. Als wir nach über sieben Stunden Expo wieder am MAN ankommen, sind wir über die Parkgebühr überrascht. Nur 800 Tenge (ca. 2 Euro) will der Parkautomat von uns haben und es bestätigt unsere Entscheidung, das Fahrzeug auf einen bewachten Parkplatz zu stellen.



Wir verlassen Astana nach Nordosten Richtung Pavlodar auf einer Autobahn. Wieder einmal werden wir von der Polizei angehalten. Warum weiß der Beamte wohl selber nicht. Kurz nach dem Ortsausgang wird offenbar eine Mautstation gebaut. Zumindest sieht der bisherige Baufortschritt danach aus. 60 Kilometer hinter Astana ist die gute Straße dann vorbei. Wir fragen uns, wofür hier eine vier-

spurige Straße gebaut wird, es ist doch gar nichts los. Die Hauptverbindungsstraßen im Norden werden offenbar alle erneuert. Die über 400 Kilometer nach Pavlodar werden in Etappen von 50 und mehr Kilometern zur Autobahn ausgebaut. Dazu wurden provisorische Ausweispisten angelegt, die einmal gebaut nie wieder ausgebessert wurden. Staubentwicklung der entgegenkommenden Fahrzeuge und Schlaglöcher lassen nur eine Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h zu. Wir sind



froh über unsere neuen Stoßdämpfer. Diese Strecke wäre ein Märtyrium für uns und den MAN geworden. Immer wieder können wir Quadratmeter große abgebrannte schwarze Felder sehen. Der beißende Geruch steigt uns sofort in die Nase. Die Sinnlosigkeit dieser Maßnahme ist hier noch nicht angekommen. Pavlodar empfängt uns schon mit dem Aussehen einer typischen Sowjetstadt.

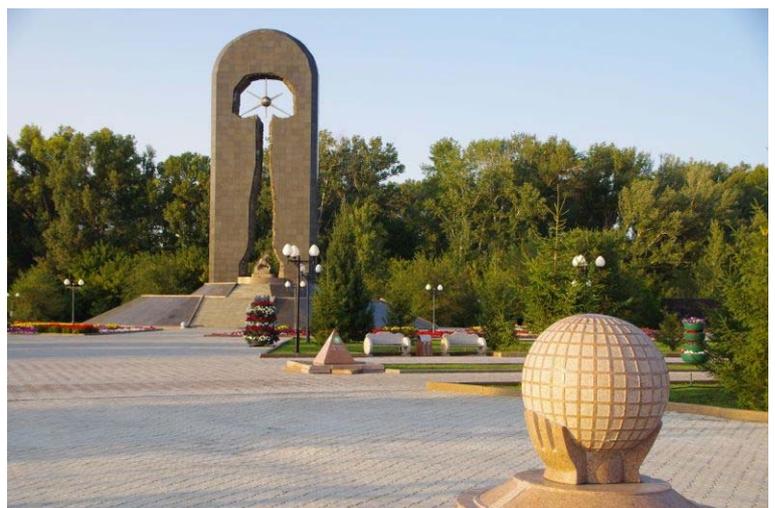
Ganz anders als die anderen Städte in Kasachstan. Sogar die Straßenbahn sieht aus wie in Orsk (der letzte Ort in Russland, bevor wir nach Kasachstan eingereist sind). Für die über 300 Kilometer von Pavlodar nach Semej haben wir uns eigentlich mal wieder einen ordentlichen Fahrweg gewünscht. Weit gefehlt. Auch hier wird die Straße erneuert. Über zig-kilometerlange abschnittsweise Umleitungen rumpeln wir über Schotterpisten, immer wieder eingehüllt in dichte Staubwolken der entgegen-



kommenden Autos. Aus einer dieser Staubwolken kommt ein größeres Wohnmobil auf uns zu – mit deutschem BGL-Kennzeichen. Wir halten und unterhalten uns ein wenig. Der Ort des Zusammenreffens ist nicht gerade „kuschelig“. Wir erfahren, dass sie einen Zwangsaufenthalt von 14 Tagen in Ulaan Baator hatten, da die Elektronik des Ducatos ausgelesen werden musste, was dort nicht möglich war. Das Auslesegerät durch den Zoll zu bringen war offenbar dann auch mit gro-

ßen Schwierigkeiten verbunden. Ziel in Kasachstan ist die Expo in Astana und dann wieder Russland. Über Nurmansk und Finnland wollen sie dann zurück nach Deutschland reisen. Gerne hätten wir uns länger unterhalten, jedoch wurde aus dem Bimobil zur Weiterfahrt gerufen.

Unser nächstes Ziel Semey liegt in der Nähe des sowjetischen Atomtestgeländes, wo während der Sowjetzeit regelmäßig Versuche stattgefunden haben. 40 Jahre lang soll dort durchschnittlich eine Atomexplosion pro Monat stattgefunden haben. Auch im ehemaligen Semipalatinsk (heute Semey), 150 Kilometer entfernt, waren die Erschütterung wie bei einem Erdbeben zu spüren. Meistens sollen die Explosionen am Sonntag stattgefunden haben. Laut Kasachstan-Reisebuchautorin Dagmar Schreiber haben die Einwohner von Semipalatinsk samstags Unmengen an Wodka getrunken, weil Wodka sie angeblich vor den Auswirkungen der Strahlen schützen sollte. Heute liegt die Strahlenbelastung der Stadt weit unter dem international zulässigen Grenzwert. Man kann sich ohne Bedenken dort aufhalten. In Semey suchen wir einen Supermarkt um unsere Vorräte aufzufüllen und die letzten Tenge auszugeben. Das erweist sich mal wieder als schwierig.



Auch mit dem Parken ist das nicht so einfach. Schließlich finden wir einen Supermarkt, müssen unser „Bärenbier“ (gibt es nur hier in Kasachstan — schmeckt aber wirklich gut) aber weit schleppen. Die Zufahrt zur Insel Polokovnitshij, wo das Denkmal für die Opfer der Atomversuche steht, ist wegen Straßenbauarbeiten gesperrt. Jörgen findet aber eine Möglichkeit diese zu umfahren und wir können das beeindruckende Mahnmal „Stärker als der Tod“ in einem Park besuchen. Wir übernachteten auf der Insel. Die ganze

Nacht über „pfeifen“ die Lokomotiven. Es gibt in Semey viele unbeschränkte Bahnübergänge. Eine Zug-Durchfahrt durch Semey bedeutet ungefähr 30 Warnsignale. Als Urlaubsort zum Erholen ist diese Stadt daher nicht zu empfehlen. Am nächsten Morgen besuchen wir noch das Jamyshevski-Tor aus dem Jahr 1776, das wir am Vortag übersehen haben und die 750 m lange Hängebrücke aus dem Jahr 2001. Das im Reiseführer aufgeführte technische Museum zur Brücke existiert nicht mehr. Am späten Nachmittag verlassen wir Semey (auch Semej geschrieben) Richtung Barnaul (Russland). Die Strecke ist relativ gut befahrbar. Man kann bei 60 km/h den Verwerfungen und Spurrillen noch ausweichen. Die Landschaftsformation ist abwechslungsreich geworden. Beim Hinausfahren aus Semey gibt es Kiefernwälder auf sandigen Hügeln, die aber nicht befahren werden dürfen. Danach folgen Felder und Wäldchen. Bis zur Grenze sind es noch ca. 50 Kilometer und wir möchten heute nicht mehr nach Russland einreisen. Abseits der Straße finden wir einen ruhigen Stellplatz unter hohen Bäumen an einem wunderschönen Sonnenblumenfeld.

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

© Rita und Jörgen Hohenstein 2017



Die kleine russisch-orthodoxe Auferstehungskathedrale in Semey



Das Jamyshevski-Tor aus dem Jahr 1776