

Pamir-Highway – entlang der alten Seidenstraße nach Osh

Reisezeit: 25.07. bis 02.08.2017



Auf dem Dach der Welt bewegen wir uns immer in einer Höhe zwischen 3.600 und 4.100 Metern. Davon ausgenommen sind die Pässe, die wir bis zu einer Höhe von 4.655 m überqueren. Außerdem befinden wir uns immer noch auf der legendären Seidenstraße, einer mittelalterlichen Handelsstraße, die Asien mit Europa verband und u.a. auch den Pamir überquerte. Nicht weit von unserem Treffpunkt mit dem asphaltierten Highway zweigt eine Piste nach Bulunkur ab, einem Örtchen hier auf der Hochebene. Bulunkur liegt am Stausee Yashilkul und hält mit -63°C den Kälterekord in Mittelasien. Leider erwartet uns mal wieder eine Wellblechpiste, die aber häufiger durch „Ausweichpisten“ umfahren werden kann. In einem Abschnitt treffen wir mal wieder auf die putzigen Murmeltiere, die wir nur vor die Linse bekommen, wenn wir den Motor abstellen und ein wenig warten. Bulunkur besteht nur aus wenigen Häusern. Der Yashilkul-Stausee liegt neuerdings in einem Nationalpark und das Betreten ist gebührenpflichtig. Bereits auf der Anfahrt wird kassiert. 17 Som pro Person für einen Tag. Wir überqueren einen flachen Pass und dann liegt er vor uns, der grünschimmernde Stausee. Die „bunten“ Berge drum herum zeigen ihre Farbenvielfalt an diesem Tag allerdings nicht wirklich. Es ist wolkig und ein wenig diesig. Deshalb fahren wir auch bald wieder zurück zum Highway. Jörgen inspiziert gerade den MAN auf mögliche Teile, die sich auf der Wellblechpiste gelockert haben könnten, als ein Rotel-Bus mit Passauer-Kennzeichen auf unsere Piste ein-

biegt. Die asphaltierte Straße nach Murghab ist eine einzige Katastrophe. Plötzliche, nicht sichtbare Bodenwellen halten die Stoßdämpfer und Federn ständig in Arbeit. Auch Schlaglöcher und Belagsverwerfungen lassen nur eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h zu. So schaukeln wir uns zur Ortschaft Alichur durch, ein Ort ohne Sträucher und Bäume. Von Alichur an „fahren“ wir durch ein breites Tal, in dem die Pamiri und Kirgisen ihre Sommerlager haben. Immer wieder sehen wir

Jurten im breiten Grünstreifen und entsprechende Tierherden weiden. Insekten gibt es hier zuhauf. Besonders Bremsen, Wespen und Fliegen, die schon beim Autofahren mit offenem Fenster lästig werden. Und das alles in 4000 m Höhe. Immer wieder sehen wir auch die putzigen Murmeltiere. Eins läuft uns vor das Auto. Hat aber gerade noch mal Glück gehabt. Ab und zu verleitet uns die Fahrbahn zum Schnellfahren und immer wieder überraschen uns die Bodenwellen, so dass wir auf 30 km/h zurückkehren müssen. Auf diesem Abschnitt



begegnen uns auch häufiger die schweren chinesischen Lkws, die meistens zu zweit oder zu dritt unterwegs sind. Die Landschaft ist weiterhin grandios. Kurz vor Murghab hat sich der Fluss einen Canyon in das poröse Gestein gegraben. Die Ausblicke vom Plateau in den Canyon sind atemberaubend und großartig. Murghab selbst ist ein Ort, über den es eigentlich nicht viel zu sagen gibt. Der Bazar besteht aus zwei Containerreihen, aus denen u.a. Lebensmittel und chinesische Klamotten



verkauft werden. Wir entdecken noch ein einfaches Restaurant und Jörgen bestellt sich Plow, ein Reisgemüsegericht mit gebratenem Fleisch. Dazu gibt's Brot und eine Kanne Tee. Bezahlt haben wir 20 Som (2€). Wenn man sich wie wir in der „Unterstadt“ von Murghab befindet, „trifft“ man die

richtige Strecke nach Karakul nicht so einfach. So sind wir zunächst Richtung China unterwegs. Zur Straße nach Karakul geht es nach Norden hinaus. So müssen wir in den höhergelegenen Ortsteil. Nach ein paar Kilometern passieren wir ein Stadttor. Die Straße wird etwas besser; es begegnen uns auch keine chinesischen Lkws mehr. Trotzdem überraschen uns immer wieder diese heftigen, vorher nicht sichtbaren Bodenwellen. Bei uns macht sich die Höhe zunehmend bemerkbar. Wir leiden zwar beide nicht unter der Höhenkrankheit, sind aber schnell außer Atem und selbst „normale“ Tätigkeiten werden immer anstrenger. Erfreulicherweise arbeitet unser Spirituskocher in dieser Höhe einwandfrei. An einem sehr klaren Bach tanken wir nun auch unseren Trinkwassertank auf. Bislang hatten wir wegen der immer



weiterhin

vorhandenen vielen Tiere Bedenken bezüglich der Qualität. Fast unmerklich geht die Strecke bergan, bis wir vor dem Schild „Ak-Baytal Pass 4655 m“ stehen. Die letzten 350 m hoch zum Pass geht es dann unasphaltiert steil bergan. Uns begegnet eine kleine Trekkinggruppe, ein nachfolgender Lastenesele schleppt das Gepäck. Die anschließenden Auf- und Abfahrten bieten immer wieder tolle Ausblicke auf die unwirkliche Bergwelt. Leider folgt mal wieder eine nervige Wellblechpiste, der



man manchmal auf eine ebenfalls mit „Wellblech“ ausgefahrene Piste ausweichen kann und die somit nur wenig Erleichterung bietet. An einem Rastplatz mit Sowjet-Auffahrrampe läuft ein Wolf über die Fahrbahn. Jörgen betrachtet ihn durch das Fernglas und entdeckt, dass er nicht der einzige Beobachter ist. Zwei Erdmännchen auf einem Stein registrieren wachsam jede Bewegung des Wolfes. Wir passieren eine ehemalige Militärstation aus

der Zarenzeit (1890). Die Ruine hat viele Räume; ihr Verfall ist jedoch nicht mehr aufzuhalten. Ein paar Kilometer weiter haben wir wieder Asphalt unter den Rädern. Lieber eine Schaukel-Road als Wellblech-Piste. Rechts der Straße begleitet uns ab jetzt ein Grenzzaun nach China hin, der noch aus der Sowjetzeit stammt. Kurz vor dem Karakul-See fahren wir links auf eine Piste ab, die zu einem kleinen Meteoritenkrater führen soll (lt. Reiseführer). Auch in unserer (guten!) Pamir-Karte ist ein Meteoritenkrater eingezeichnet. Die Piste beginnt zunächst harmlos. Auch die erste Flussdurchquerung lässt mich noch kalt. Wir queren und begleiten mehrere frische Wasserläufe; offensichtlich



hat es in den umliegenden Bergen geregnet. Fahrradfahrer mögen diese Strecke offenbar auch; die Reifenspuren sind nicht zu übersehen. Wir begegnen mal wieder vielen Murmeltieren und passieren



viele Murmeltierbauten; auch ein Hase läuft am Hang entlang, der sich der grauen Farbe seiner Umgebung angepasst hat. Das Tal wird immer enger und wir bewegen uns auf einer schmalen Berghangpiste, immer dem Fluss folgend. Dann müssen wir über eine sehr wenig vertrauenserweckende Brücke. Bei der Überfahrt mache ich lieber die Augen zu und öffne sie erst nachdem wir diese überquert hatten. Es folgen 20 Kilometer sehr

schmale holprige Piste, immer eng am Berg entlang. Begeistert bin ich nicht. Erst als wir auf eine kaum befahrene Piste abbiegen, ist der Fahrweg wieder breiter. Landschaftlich ist die Gegend dagegen so toll, dass die Sinne fast überreizt werden. Wir können kaum noch die Eindrücke in uns aufnehmen. Ein Tal überbietet das andere mit den bunten Bergen, Gletschern, dem Grün am Fluss und sogar den buntblühenden Pflanzen, die hier gedeihen. Nach 8 Kilometern soll rechts der Piste der Einschlagskrater sein. Da hier eine gut befahrene Piste nach rechts abgeht, folgen wir dieser ein paar Kilometer auf einem schwarzen Hochplateau. Ir-



gendwie müssen wir hier falsch sein und wir drehen wieder. Weit und breit kein Meteoritenkrater zu sehen. Es wird dunkel und wir beschließen hier auf dem Plateau zu übernachten und morgen weiter zu suchen. Seit der Abfahrt vom Pamir-Highway sind wir keinem Fahrzeug oder Menschen begegnet.

Wie gut, dass wir uns verfahren haben, denn beim Herabfahren vom Plateau entdecken wir einen Meteoritenkrater. Leider nerven die Mücken und Bremsen sehr; der Fluss liegt in unmittelbarer Nähe. Es ist aber nicht der im Reiseführer beschriebene Krater. Das entfacht mal wieder unser Entdeckerherz und wir finden ganz in der Nähe einen weiteren Krater. Wieder ist es wieder nicht der Krater aus dem Reiseführer. Dort ist ein Foto abgebildet und das stimmt von der Gegend her ganz und gar nicht. Wir folgen der Wegbeschreibung im Buch bis zu einer Furt, fahren dann drei Kilometer zurück und entdecken wieder einen anderen Krater. Auch das ist nicht der von der Abbildung im Buch. Den finden wir erst, als wir einen Berg umrunden. Er liegt am Fuße eines anderen, riesigen Kraters im Berghang, der vermutlich der Hauptkrater ist. Jörgen klettert am Rand des Kraters

den Berg hinauf und entdeckt weitere Krater. Insgesamt finden wir mehr als ein Dutzend Krater und beenden die Suche. Wir vermuten, dass der Meteorit beim Eintritt in die Erdatmosphäre zersplittert ist und deshalb viele kleine Krater hinterlassen hat. Das Ganze ist noch gar nicht so lange her. Lt. Reiseführer fanden die Einschläge im Jahr 2003 statt. Das Kokuibel-Meteoritenfeld (wir haben es nach dem naheliegenden Fluss so getauft) umfasst einen Streifen von 1 x 3 Kilometern. Da wir erst am Montag nach Kirgistan einreisen wollen, verbringen wir noch eine Nacht auf dem Plateau neben einem der Krater. Auf dem Weg zur eigentlichen Piste fahren wir an weiteren zwei Kratern vorbei. Die Rückfahrt ist nicht weniger spannend als die Hinfahrt, landschaftlich aber wieder überwältigend. Ein Fahrzeug kommt uns entgegen. Glücklicherweise nicht an den langen Engpassstellen. Ein Radfahrer

den Berg hinauf und entdeckt weitere Krater. Insgesamt finden wir mehr als ein Dutzend Krater und beenden die Suche. Wir vermuten, dass der Meteorit beim Eintritt in die Erdatmosphäre zersplittert ist und deshalb viele kleine Krater hinterlassen hat. Das Ganze ist noch gar nicht so lange her. Lt. Reiseführer fanden die Einschläge im Jahr 2003 statt. Das Kokuibel-Meteoritenfeld (wir haben es nach dem naheliegenden Fluss so getauft) umfasst einen Streifen von 1 x 3 Kilometern. Da wir erst am Montag nach Kirgistan einreisen wollen, verbringen wir noch eine Nacht auf dem Plateau neben einem der Krater. Auf dem Weg zur eigentlichen Piste fahren wir an weiteren zwei Kratern vorbei. Die Rückfahrt ist nicht weniger spannend als die Hinfahrt, landschaftlich aber wieder überwältigend. Ein Fahrzeug kommt uns entgegen. Glücklicherweise nicht an den langen Engpassstellen. Ein Radfahrer



den Berg hinauf und entdeckt weitere Krater. Insgesamt finden wir mehr als ein Dutzend Krater und beenden die Suche. Wir vermuten, dass der Meteorit beim Eintritt in die Erdatmosphäre zersplittert ist und deshalb viele kleine Krater hinterlassen hat. Das Ganze ist noch gar nicht so lange her. Lt. Reiseführer fanden die Einschläge im Jahr 2003 statt. Das Kokuibel-Meteoritenfeld (wir haben es nach dem naheliegenden Fluss so getauft) umfasst einen Streifen von 1 x 3 Kilometern. Da wir erst am Montag nach Kirgistan einreisen wollen, verbringen wir noch eine Nacht auf dem Plateau neben einem der Krater. Auf dem Weg zur eigentlichen Piste fahren wir an weiteren zwei Kratern vorbei. Die Rückfahrt ist nicht weniger spannend als die Hinfahrt, landschaftlich aber wieder überwältigend. Ein Fahrzeug kommt uns entgegen. Glücklicherweise nicht an den langen Engpassstellen. Ein Radfahrer



flickt einen Reifen. Er benötigt unsere Hilfe nicht. Noch durch die letzte Furt und schon bald hat uns die Schaukel-Road wieder. Wir fahren am Karakul-See entlang, durchqueren den gleichnamigen Ort und fahren wiederum einen Pass hinauf. Zurück haben wir wunderschöne Ausblicke auf den See. Hinter dem Pass erleben wir eine unwirkliche Landschaft – richtig lebensfeindlich. Beschreiben könnte man sie mit einer Mondlandschaft. Feiner Sand wirbelt durch die Luft. Auch mehrere Fur-

ten sind zu durchqueren, da die Brücken von den Fluten zerstört sind. Das Wetter sieht gar nicht so gut aus. Der hohe Peak Lenin (7134 m) umgibt sich mit Wolken. Und es regnet sogar ein bisschen. Vielleicht ist das Wetter morgen besser. Warten wir es ab.

Bei wunderschönem Fotowetter erreichen wir am nächsten Morgen 5 Kilometer nach unserem Übernachtungsplatz den tadschikischen Grenzposten. Zunächst wird die Fahrzeugdeklaration vom Zoll einbehalten. Beim nächsten Posten gibt Jörgen die „Versicherungspolice?“ ab. Zuletzt werden wir auch die Ausdrücke unserer Visa los. In 15 Minuten sind alle Formalitäten erledigt und wir dürfen weiter auf den Grenzpass fahren. Dort empfangen uns eine Steinbockskulptur und eine stilisierte tadschikische Landkarte. Und wieder begegnen uns Murmeltiere. Eines pfeift mehrmals ganz schrill. Das hatten wir bislang noch nicht gehört und der Grund schwebt über uns. Zwei Adler kreisen über dem Pass. Das schrille Pfeifen ist also ein Warnsignal. Auf der Abfahrt haben wir fantastische Ausblicke auf den Peak Lenin. Nach ca. 18 Kilometern erreichen wir den kirgisischen Grenz-



posten. Vor der Schranke müssen wir warten. Zwei Pkws hatten uns inzwischen überholt. Zunächst müssen wir zur Polizei im rechten Häuschen. Ich erhalte den Einreisestempel und ein „Welcome in Kirgistan“. Das hat keine zwei Minuten gedauert. Währenddessen schaut sich einer der Militärs den MAN von innen an, aber sehr oberflächlich. Jörgens polizeiliche Registrierung dauert etwas länger; der Reisepass und der Fahrzeugschein werden ein-



posten. Vor der Schranke müssen wir warten. Zwei Pkws hatten uns inzwischen überholt. Zunächst müssen wir zur Polizei im rechten Häuschen. Ich erhalte den Einreisestempel und ein „Welcome in Kirgistan“. Das hat keine zwei Minuten gedauert. Währenddessen schaut sich einer der Militärs den MAN von innen an, aber sehr oberflächlich. Jörgens polizeiliche Registrierung dauert etwas länger; der Reisepass und der Fahrzeugschein werden ein-

gescannt. Anschließend fahren wir zum Zoll. Auch hier wird der MAN oberflächlich kontrolliert. Eine Fahrzeugdeklaration wird erstellt. Diese gilt bis 31.12.2017 und soll einschließlich Russland Gültigkeit haben. Die Deklaration kostet für ein Motorrad 500 kirk. Som, für einen Pkw 1000 kirk. Som und für alle anderen Fahrzeuge 2500 kirk. Som. Im Raum vom Zoll hängt ein großes Werbeplakat für die Bejagung von geschützten Tieren wie Adler, Bären, Marco-Polo-Argali, Schneeleopard mit Angabe der „Gebühr“ (40.000 Som bis 500.000 Som) sowie Firma/Telefon/E-Mailadresse.



Nach knapp einer Stunde verlassen wir auch diesen Grenzposten. Zunächst queren wir ein riesiges grünes Tal und lassen das Pamir Gebirge hinter uns. In diesem Tal stehen viele Jurten und die weiden Herden sind sehr groß. Auf der anderen Seite des Tales erreichen wir nach 30 Kilometern Sary Tash, das Alai-Gebirge und damit auch eine erstaunlich gute Straße. Nach kurzer Zeit fahren wir über den Taldik-Ashan-Pass (3615 m) und auf der anderen Seite serpentinreich in das

Tal des Gulcho-Flusses, der uns nun begleitet. Die Straße ist weiterhin gut und wir sehen abwechslungsreiche Landschaften. Steile Lehmhänge, z.T. tiefrot, die der Fluss ins Gestein gegraben hat, Berge, die in allen Farben schimmern und enge hohe Schluchten. Je näher wir Osch kommen, umso wärmer wird es. Bald haben wir die 35°C erreicht. Wir überqueren noch einen Pass (2402 m) auf dem ein Denkmal steht, dann ist es nicht mehr weit bis Osch. Wie immer in einem neuen Land sind unsere primären Ziele: Geld tauschen und eine Prepaid-Karte erwerben. Geld wechseln ist nicht so einfach. In der ersten Bank wird heute gar nicht mehr getauscht. In der zweiten Bank werden nur US\$ genommen, obwohl auch der Kurs von Euro ausgeschrieben ist. Dann kurven wir durch Osch auf der Suche nach einem Mobilfunkanbieter. Wir finden einen Laden von Megacom. Für 200 Som erhalten wir eine Prepaidkarte für zwei Wochen und 3 GB pro Woche. In Osch funktioniert diese Karte einwandfrei. Wir übernachteten am Stadtrand von Osch. Es ist sehr heiß. Um 0 Uhr haben wir noch eine Außentemperatur von 28°C.

Morgens besuchen wir den Dshajma-Bazar von Osch. In Bazar Nähe wird für das Parken kassiert. Wir finden jedoch einen guten Parkplatz in einer Seitenstraße mit Zugang zum Bazar. Es regnet etwas. Im Bazar fängt uns das orientalische Flair ein. So kommen wir an den getrockneten Aprikosen nicht vorbei. Auf dem Rückweg steht Jörgen vor gegrillten Hähnchen. So etwas hat er die ganze Zeit schon gesucht. Ich stehe mehr auf Hackfleischspieße (Kebab). Dazu gibt's eine Kanne Tee, Brot



und Salat. Bezahlt haben wir dafür 260 Som = ca. 3,20 Euro. Natürlich kaufen wir auch frisches Brot und Gemüse. In einem nahegelegenen Supermarkt ergänzen wir unsere Vorräte noch mit Asia-Cola (trinkbar), Käse, Eiern und Eis. Leider habe ich ein so süßes Eis erwischt, dass mir nach der Hälfte die Zunge am Gaumen klebt. Ich muss wohl nächstes Mal besser hinschauen. Mangels Hinweisschilder suchen wir uns per GPS den Weg aus Osch heraus nach Osten. Hier endet nun der Pamir-Highway, aber die legendäre Seidenstraße führt weiter - in mehrere Richtungen. Wir werden ihr sicherlich ab und zu noch folgen.



© Rita und Jörgen Hohenstein 2017

Was bisher geschah und den Anschlussbericht findet ihr unter: www.rijosreisen.de

