

# In den Weiten Sibiriens – entlang der Transsib bis zum Baikalsee

4000 Kilometer über Russlands Straßen bis zur mongolischen Grenze

Reisezeit: 27.08. bis 24.09.2017



An der kasachstanischen Grenze warten wir vor der Schranke 1 ¼ Stunde, bevor wir auf das Abfertigungsgelände gelassen werden, aber vorher müssen wir uns im „Schrankenhäuschen“ einen „Laufzettel“ holen. Bei der Grenzpolizei habe ich keine Chance alleine ohne Fahrer die Abfertigung zu durchlaufen. Zuerst ist der „Driver“ dran, dann die Mitfahrer. Beim Zoll schaute man sich den MAN nur oberflächlich an. Nach einer halben Stunde fahren wir in das kleine „Niemandland“ zwischen Kasachstan und Russland. Hier stehen wir mit anderen Fahrzeugen vor einer roten Ampel. Ab und zu kommt mal ein Pkw oder Lkw aus dem russischen Grenzbereich entgegen und wartet vor der kasachstanischen Schranke. In unsere Richtung tut sich gar nichts. Der kleine Wartebereich ist völlig dicht. Wir warten geschlagene 1 ½ Stunden, bis die Ampel auf Grün schaltet. Man weist uns an, den MAN bei den Lkws einzureihen. Dann begeben uns zum Gebäude der Polizeikontrolle. Eine lange Warteschlange steht vor uns. Zwei Schalter sind geöffnet und die dahinter sitzenden Damen tippen die Daten der Pässe oder Visa in den PC ein und drucken die Migrationskarten aus, die nur noch unterschrieben werden müssen. Da das für jede Person einzeln durchgeführt wird, dauert die Prozedur entsprechend. Auch hier wird der „Driver“ zuerst abgefertigt. Das hat aber Sinn, denn dann kann der Zollbeamte schon mal das Fahrzeug untersuchen. Hier erleben wir die bislang gründlichste Fahrzeugkontrolle aller unserer Fahrten. Sogar der Inhalt der Dachboxen auf dem Fahrerhaus und der Stauraum in den Reserverädern wird untersucht. Insgesamt dauert die Grenzabfertigung auf russischer Seite (ohne Wartezeit) eine Stunde. Vor dem Grenzbereich gibt es einen Container, in dem man eine Autoversicherung abschließen kann. Die Konversation gestaltet sich schwierig, denn die Dame versteht kein Wort Englisch. Schließlich schließen wir eine Versicherung für einen Monat in der Fahrzeugklasse von 5-15 Tonnen ab, die 3048 Rubel kostet. Wir können in kasachstanischen Tenge bezahlen, die wir noch übrig haben. Eigentlich wollten wir vor der Grenze noch günstig tanken und unsere Bargeldreste dafür aufbrauchen; es gab aber keine Tankstelle an der Grenze, was wir sehr ungewöhnlich fanden. Es ist schon fast dunkel, als wir den Grenzbereich verlassen. Wir durchqueren noch einen lang gezogenen Ort bevor wir hinter einer Busch-/Baumreihe einen halbwegs geeigneten Übernachtungsplatz finden. Die Uhr haben wir wieder mal eine Stunde vorgestellt.

Eigentlich ist die Straße gut befahrbar, nur die Ortsdurchfahrten sind zum Teil katastrophal. Schlaglöcher und Asphaltfragmente schütteln uns gut durch. In einem Supermarkt laden wir unsere Megafon-Prepaidkarte wieder auf. Nach kurzer Zeit sind wir wieder online. Auf einer gut ausgebauten Fahrbahn, auf der wir problemlos 80 km/h fahren können geht es Richtung Barnaul. Ein Hinweisschild zeigt an, dass die Straßen in Russland für Lkw über 12 Tonnen mautpflichtig sind. Wir passieren riesige Getreide- und Sonnenblumenfelder. Die Sonne scheint und das bisher flache Land wird langsam leicht hügelig. Zwei Tage später ist das Guthaben auf der Prepaidkarte schon wieder aufgebraucht, was uns sehr verwundert. Ich habe mal von Russland-internem Roaming gelesen. Vielleicht haben wir so eine Karte?

Im Kontrollpaneel am Armaturenbrett unseres MAN leuchtet seit längerem die Kontrollleuchte für das automatische Abschmieren der Blattfederlager. In der Werkstatt in Astana war der dafür notwendige Fülladapter nicht vorhanden. Jörgen hat sich daher im Internet eine MAN-Vertragswerkstatt in Barnaul herausgesucht. Die Adresse geben wir ins Navi ein. Am Zielpunkt angekommen, können wir keinen Hinweis auf MAN entdecken. Deshalb erkundigt sich Jörgen in einem Lkw-Teile-Lager. Die Leute sind sehr nett und rufen bei MAN an. In 15 Minuten soll jemand kommen der uns abholt und auch deutsch spricht. Pünktlich kommt ein netter junger Mann, der sich als Alexander vorstellt. Jörgen erklärt ihm unser Problem und kauft in dem Lager noch 2 Flaschen Fließfett (Made in Germany). Dann fahren wir zur MAN-Werkstatt, die in der Nähe der Ausfallstraße zum Flughafen liegt. Von der Hauptstraße aus ist das MAN-Schild kaum zu sehen. Der Werkstattkomplex, der aus alten Sowjetgebäuden besteht, wird zurzeit aufwändig renoviert und umgebaut. Dadurch sind die Arbeitsbedingungen nicht gerade die besten. Wir können schon bald in die eine



große Halle fahren, in der momentan alle Fahrzeuge repariert werden. Alexander, der in Braunschweig studiert hat, übersetzt den Mechanikern was Jörgen wünscht. Einer von ihnen setzt alles um, was Jörgen an Anforderungen hat. Obwohl Fließfett für die automatische Schmierung nachgefüllt wurde, erlischt die Lampe am Armaturenbrett nicht. Nach Aussage des Mechanikers erlischt sie, automatisch, wenn keine Luft mehr in den Leitungen ist. Derzeit kann hier leider noch nicht mit Kreditkarte bezahlt werden. Das Büro ist zurzeit ein kleiner Raum in einer Baracke, die mit 3 Personen darin völlig überfüllt wirkt. Da wir mit unserer Prepaid-Karte Schwierigkeiten haben, fährt Alexander mit uns zu einem großen Einkaufszentrum in dem mehrere Mobilfunkanbieter ihre Agenturen haben. Er erklärt uns, dass man möglichst immer einen neuen Vertrag abschließen soll, da diese als Lockangebote ausgesprochen günstig sind. Teuer wird erst das Wiederaufladen einer Karte. Wir nehmen zwei Prepaidkarten verschiedener Anbieter. Eine von Beeline (soll lt. Alexander ein besseres Netz haben als unser bisheriger Anbieter Megafon) und eine von MTS. Bei MTS habe ich sogar Whatsapp und Facebook frei. Als kleines Dankeschön für Alexanders Bemühungen schlägt Jörgen vor, gemeinsam essen zu gehen. Alexander führt uns zu einem „deutschen“ Restaurant. Er warnt uns gleich vor, dass es mit Restaurants in Deutschland nicht vergleichbar ist. Außer der monströsen Wandmalerei

aus dem Mittelalter mit dem Thema „Auf in den Kampf mit Krug und Pik“ und der Kleidung der Bedienung erinnert auch nichts an ein deutsches Restaurant. Die Speisekarte ist nur auf russisch. Alexander übersetzt und freut sich auf ein Schnitzel. Wir ziehen natürlich mit und vorweg gibt's Suppe. Jörgen isst zum ersten Mal Borsch und ist sehr angetan. Als die Schnitzel kommen, ist Alexander sehr enttäuscht. Das Fleisch sieht nicht wie Schnitzel aus. Es ist dünn, durch den Steaker gedreht und nicht paniert. Aber schmecken tun sie doch. Zwar nicht wie die Schnitzel in Deutschland, aber sie sind zart und gut. Der Abend mit Alexander ist sehr unterhaltsam. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit verabschieden wir uns. Jörgen will morgen mit ihm telefonieren. Evtl. kann er uns Glasfasermasse und einen Spachtel besorgen, damit Jörgen am Wohnaufbau ein Loch reparieren kann. Wir übernachten relativ ruhig auf einem Parkplatz. Morgens sind wir fast zugeparkt. Wahrscheinlich stehen wir auf dem Mitarbeiterparkplatz der Firma nebenan. Wir räumen schnell alles zusammen und fahren wieder zu dem großen Einkaufszentrum. Hier befindet sich neben einem Baumarkt auch ein riesiger Supermarkt, wie wir ihn schon lange nicht mehr hatten. Bei dem Angebot kaufen wir mal wieder etwas mehr, als wir eigentlich brauchen und leisten uns auch noch zwei ganze Salamipizzen für ca. 3 Euro pro Person. Ein Mitarbeiter einer Autowäsche kommt auf uns zu. Er möchte gerne unser Expeditionsmobil als Werbung für seine Autowäsche auf Facebook haben. Eigentlich wollten wir den MAN schon lange waschen lassen und wir willigen ein. Leider wird der MAN nicht auf dem Dach gereinigt und auch die weitere Wäsche ist sehr oberflächlich. Aber unser Brauchwasser können wir hier mal wieder auffüllen. Alexander kann uns leider keine Glasfaserpachtelmasse besorgen; er hat aber eine Werkstatt, wo wir den Schaden ausbessern lassen können. Wieder einmal



geben wir die Adresse in unser Navi ein und stehen nach einer Weile hilflos in der Nähe des eingegebenen Ziels. Ein Anruf bei Alexander und wir werden von einem jungen Mann abgeholt. Unser Navi hatte die Zufahrt zu der Werkstatt noch nicht drauf. Wieder einmal fahren wir durch eine Baustelle. Im Hof stehen viele Lkws herum. In einer Halle wird der Schaden professionell ausgebessert. In dieser Werkstatt werden MAN-Karosserieteile aus GfK-Laminat gefertigt; sie sind robuster als die Original-Kunststoffteile. Wir dürfen nichts bezahlen und fahren weiter Richtung Novosibirsk. Es fängt an zu regnen. Muss ja sein, direkt nach der Autowäsche. Nach einem Blick in den Reiseführer lassen wir Nowosibirsk "links liegen" und fahren direkt nach Kemerovo. Die Gegend sieht teilweise so aus, wie wir uns Sibirien vorgestellt haben. Sumpfbereiche mit abgestorbenen Birkenstämmen darin, große Wälder mit vereinzelt Holzhäuschen, dann wieder riesige Felder und diese immense Weite. Die Landschaft ist hügelig. In Belovo erreichen wir eine vierspurige Straße, die uns schnell nach Kemerovo bringt. Aus dem Internet habe ich mir einige Hostels (Jugendherbergen) notiert, in denen man uns evtl. die notwendige Registrierung der Visa besorgen kann. Zuerst fahren wir das Okay-Hostel an. Der Mann an der Rezeption spricht kein Wort englisch. Jörgen kommuniziert über den Google-Übersetzer. Eine Registrierung ist nicht möglich. Bei der nächsten Adresse (Hostel Nanch) treffen wir auf einen freundlichen Mann, der ein paar Brocken Englisch spricht. Hier wäre die

Registrierung kein Problem und auch im Übernachtungspreis enthalten. Leider hat die Behörde Samstag und Sonntag nicht geöffnet. Und wir stehen hier am Freitagabend. So ein Pech. Kemerovo reizt uns dann doch nicht so, dass wir 2 Tage hier verweilen wollen.

Das Wetter ist auch nicht so prickelnd. Wir fahren auf die Sibir (M53), die Straße, die uns nach Osten bis an den Baikalsee und weiter bringen soll. Hier stehen zunächst am Straßenrand kilometerweit Auto an Auto die Fahrzeuge der vielen Pilzsammler. Die Pilze werden auch am Straßenrand zum Kauf angeboten. Wir versuchen, vor einer dunklen Unwetterfront zu fliehen. Leider erwischt sie uns doch und erdnussgroße Hagelkörner prasseln auf den MAN herab. Nach gut einer Stunde lassen wir die Unwetterfront hinter uns. Die Landschaft ist sehr abwechslungsreich und wir durchfahren Dörfer mit den typischen Holzhäusern, aber auch Dörfer mit modernen Häusern. Die Straße ist weiterhin gut, nur in den Orten wie gehabt schlecht - genau wie die Ausschilderung. Ab Mariinsk begleitet uns



nun mehr oder weniger die Transsib-Strecke. Bzgl. der Registrierung wollen wir in Krasnojarsk unser Glück versuchen. Die 7-Tagesfrist läuft bald ab. Hostels gibt es hier lt. Internet fast nur in der Innenstadt. Da wird das Parken mit dem MAN häufig zum Problem. In der Offerte ganz gut ausgesehen hat das Guesthouse Turist, welches wir zuerst aufsuchen. Leider steht an dem Haus mit der angegebenen Hausnummer überhaupt nichts dran und Parkmöglichkeiten für unseren MAN gibt es

offensichtlich auch nicht. Das angebliche Guesthouse liegt in der Nähe des Nationalparks Stolby, der heute am Sonntag sehr gut besucht ist. Die Wege zu den Hotels im Nationalpark sollen lt. Navi gesperrt oder nur mit Ausnahmegenehmigung zu befahren sein. So entschließen wir uns, das Sky-Hotel aufzusuchen. Im Nachhinein genau die richtige Entscheidung für uns. Wir buchen ein Zimmer für 2340 Rubel, erhalten die Registrierung und können den MAN gut im Hof parken. Das Zimmer ist sehr geräumig und sauber. Es hat eine Badewannen-Dusche, einen Fernseher und einen Balkon. Im Preis enthalten ist für jeden eine 0,5 l Flasche Mineralwasser, Teebeutel sowie Instant-Kaffee. Da es im Fernsehen nur russische Sender gibt, schauen wir uns ein Radrennen in Spanien an. Im Hotel gibt es einen Friseur, den Jörgen morgen besuchen will.

Leider wird das nichts mit dem Friseur, es warten schon einige Kunden. In Krasnojarsk schauen wir uns noch die Eisenbahnbrücke von 1899 an, die bei der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 neben dem Eiffelturm die zweite Goldmedaille erhalten hat. Auch der Museumsdampfer St. Nikolaj interessiert uns. 1897 reiste Lenin, gerade mal 27 Jahre alt, mit dem Rad-





dampfer den Jenissei hinauf in seine Verbannung. Antonina Romanova führt uns durch das Schiff und erklärt uns engagiert auf Englisch die Kabinen und die Ausstellung. Eine Fahrt kostete damals in der 3. Klasse 4 Rubel und 50 Kopeken, in der 2. Klasse 8 Rubel und in der 1. Klasse 12 Rubel. Ganz in der Nähe des Dampfers befindet sich der Triumphbogen aus dem Jahr 2007, der an den Besuch des Zarevic 1891 erinnert. Wir verlassen die Stadt Richtung Irkutsk. Die Kontrollleuchte für die auto-

matistische Schmierung der Federlager war mal für einen Tag erloschen. Jetzt leuchtet sie wieder. Jörgen setzt sich mit Alexander in Verbindung, der uns eine MAN-Vertragswerkstatt in Irkutsk nennt. Kurz nach Krasnojarsk begegnet uns ein Fahrzeug mit Wohnaufbau aus Aachen. Anhalten ist für uns beide nicht möglich, „eingeklemt“ von Lastwagen und ohne eigentlichen Randstreifen der Straße. Den Ort Kansk umfahren wir weiträumig. Sieben Kilometer davon haben es aber in sich. Alle Lkws und wir quälen uns über eine ausgefahrene, nicht gepflegte ehemalige Schotterstrecke. Hinter Kansk ändert sich die Landschaft schon wieder. Wir durchfahren z.T. dichten Mischwald und lang gezogene kleine Ortschaften, in denen die kleinen Holzhäuschen direkt an der Straße stehen. Parallel



verläuft die Bahnstrecke der Transsib. Wir sind inzwischen weit nach Osten gefahren und es wird früh dunkel. Um 18 Uhr suchen wir einen Stellplatz und fahren auf einen zunächst befestigten, dann unbefestigten Weg ab. Ein Seitenstreifen, der zunächst ganz gut aussieht, erweist sich als Lehmfalle. Der MAN rutscht nur noch und die Reifen greifen nicht mehr. Beim Versuch zu wenden, rutscht das rechte Hinterrad in eine schmierige Vertiefung, aus der wir ohne Hilfsmittel nicht mehr herauskommen. Ich habe so meine Zweifel, ob die Sandboards das diesmal schaffen werden.



Aber Jörgen schaufelt und platziert alle Sandboards unter bzw. vor die Reifen. Nach 50 Minuten Arbeit gräbt sich der MAN aus dieser prekären Lage heraus. Es wird dunkel und wir säubern die Boards nur oberflächlich vom Lehm. Am Seitenrand des Weges finden wir dann doch noch eine ruhige und sichere Übernachtungsmöglichkeit.



Unser nächstes Ziel ist Taischet. Der Ort soll die „Eisenbahnhauptstadt Sibiriens“ sein, da 3 Strecken hier aufeinander treffen. Die Transsib, die Linie Nowosibirsk-Irkutsk über Abakan und die Baikal-Amur-Strecke „BAM“. Der Bahnhof ist leicht zu finden. Der Eingang von vorne ist gesperrt, so dass wir von den Gleisen aus den Bahnhof betreten. Wir müssen durch eine elektronische Personenkontrolle, an der 3 Polizisten sitzen. Kontrolliert werden

wir aber nicht. Anhand des Fahrplans müsste um 12.27 Uhr eigentlich ein Transsib-Zug einfahren. Da haben wir noch genug Zeit, um im Snack-Imbiss des Bahnhofs zu essen. Leider fahren immer nur Güterzüge durch den Bahnhof. Dann entdecke ich anhand der Bahnhofsuhr, dass wir die nächste Zeitzone überschritten haben. Der Zug ist also schon längst abgefahren und der nächste kommt erst in drei Stunden. Vor dem Bahnhof steht eine Güterzug-Dampflokomotive, die wohl während des Krieges von 1941 bis 1945 Rüstungsteile transportiert hat. Auf der Weiterfahrt nach Irkutsk passieren wir viele

Dörfer. Die Landschaft wird bergiger. Am 7.9. haben wir es morgens draußen mit einem Mal nur noch 0°C. Es ist das erste mal auf dieser Fahrt, dass wir die Heizung anstellen. Die Straße ist weiterhin gut und die Landschaft sehr abwechslungsreich. Direkt ein Genuss nach der eintönigen Steppe in Kasachstan. In Irkutsk fahren wir zu der MAN-Vertragswerkstatt, um das Problem mit der Kontrollleuchte und der automatischen Schmierung zu klären. Hier geht alles sehr formell zu, wie in ei-



ner MAN-Werkstatt in Deutschland. Alexander aus Barnaul übersetzt das Problem per Telefon. Unser Auto wird vor der Reparatur erst einmal gewaschen. Aber auch wieder nicht auf dem Dach. Die

Mechaniker suchen den Fehler, können aber nichts finden. Es wird noch Fett hinzu gegeben und die Schmiernippel ausgetauscht. Wir sollen wiederkommen, wenn die Lampe weiterhin leuchtet. Zu unserer Überraschung müssen wir nichts bezahlen. Angeblich übernimmt das die Firma. Hat hier Alexander seine Finger im Spiel? Auf jeden Fall sagen wir hiermit nochmals vielen vielen Dank.



Es fängt an zu regnen. Na toll, gerade mal wieder, wo das Auto einigermaßen sauber

ist. Wir fahren auf einen nahen Parkplatz. Es regnet sich richtig ein und das bleibt auch bis zum Morgen so.

Nachdem wir unsere Vorräte in einem Supermarkt ergänzt haben und noch jeder einen Hühnchen-Döner im dicken Fladenbrot verspeist haben, machen wir uns auf den Weg zur Insel Olchon im Baikalsee. Das Wetter ist zwar weiterhin schlecht, aber bis dorthin sind es noch 250 Kilometer. Leider gibt unser Navi auf und wir bekommen nur noch unvollständige Anweisungen. So kurven wir ein wenig durch Irkutsk, bevor wir die richtige Straße nach Norden finden. Unser Weg führt uns auf guter



Straße zunächst durch Wälder, dann durch eine Steppenlandschaft, die aber gar nicht langweilig ist. Die wenigen Orte werden meistens umfahren. Es gibt an der Strecke mehrere schamanische Orte, an denen die Leute einfach Münzen aus dem fahrenden Fahrzeug werfen. Das hat Jörgen sehr irritiert, als wir an einem solchen Ort eine Pause einlegen. Der Brauch ist, ein symbolisches Geschenk an diesem Ort zurück zu lassen, meistens ein buntes Bändchen oder eben auch eine Münze.

Nach der Abzweigung zum Baikalsee steht auf einer Anhöhe ein so genannter Ovoo, auch ein heiliger schamanischer Platz. Hier stehen viele Pfähle mit bunten Bändchen und eine Erläuterungstafel. Die letzte Strecke bis zur Fähre führt durch eine hügelige steppenartige Landschaft. Den Baikalsee selbst sehen wir erst kurz vor dem letzten Ort und der Fähre das erste Mal, da er von Bergen umgeben ist. Wir können direkt auf die wartende Fähre fahren, die kostenfrei ist. Auf der 15-minütigen Überfahrt schaukelt das Schiff durch den kräftigen Wind ganz gut. Auf der Insel angekommen, erwartet uns eine fiese Wellblechpiste, die bereits mehrere Nebenpisten hat, die auch schon teilweise Wellblech aufweisen. Da es schon sehr dunkel wird, fahren wir auf einer schmalen Piste ab Richtung Strand. Wir stehen ausgesprochen ruhig. Kein Autolärm, kein Eisenbahngeräusch. Nur Wind und Wellen. Einfach schön.

Am nächsten Tag scheint die Sonne und der See liegt tiefblau vor uns. Dass es hier aber bereits Herbst ist, merkt man am sehr kühlen Wind. Am Morgen umgibt uns erst eine Gruppe Rinder, dann eine Gruppe Chinesen, die ungeniert unseren MAN für ihre Fotos entern. Das ist schon krass. Dass der MAN auf unserer Tour alleine oder als Fotokulisse genutzt wird, haben wir schon hundertfach erlebt, aber eine Besteigung nie. Wir fahren weiter zum Schamanenfelsen. Auf der eigentlichen geschobenen Trasse braucht man gar nicht zu fahren – nur Wellblech. Fast alle nehmen die Nebenpisten so wie wir. Der Felsen ist schon von weitem zu sehen.



Er leuchtet weiß in der Sonne. Hinter dem Ort Chuzir macht die Steppe einem Nadelwald Platz. Hier ist es auch viel sandiger. Der Streckenverlauf bietet weiterhin nur Wellblech, das jedoch nun nicht mehr umfahren werden kann. Ich hatte die Zufahrt zum Felsen nördlich des Ortes vermutet. Das stimmt aber nicht. Also wieder wenden. Die Hauptzufahrt befindet sich in der Mitte des Ortes. Der Schamanenfelsen ist



ein Heiligtum der Burjaten, die in der Mehrzahl auf der Insel leben. Der Felsen und die Höhle mit zwei Ausgängen wurde in früheren Zeiten für Schamanenrituale benutzt. Der Felsen gilt als einer der heiligsten Orte Asiens. Die Burjaten glauben, dass an dieser Stelle ihr wichtigster Gott, der Tengrii, seinen Sitz hat. Ein respektvolles Verhalten der Besucher wird auf einem Schild gewünscht. Wir suchen uns anschließend einen schönen, ruhigen Stellplatz mit weitem Blick über Maloje Morje (das „Kleine Meer“), wie der Baikalsee auf der Westseite von Olchon genannt wird und wollen diesen zum Relaxen und Arbeiten nutzen. Wir haben noch ein paar Tage Zeit für Russland, warum sollen wir nicht einen Teil davon hier auf der Insel verbringen und u.a. den possierlichen Erdmännchen zuschauen?



suchen uns anschließend einen schönen, ruhigen Stellplatz mit weitem Blick über Maloje Morje (das „Kleine Meer“), wie der Baikalsee auf der Westseite von Olchon genannt wird und wollen diesen zum Relaxen und Arbeiten nutzen. Wir haben noch ein paar Tage Zeit für Russland, warum sollen wir nicht einen Teil davon hier auf der Insel verbringen und u.a. den possierlichen Erdmännchen zuschauen?

Der Baikalsee, mit ca. 25 Mio. Jahren einer der ältesten Seen der Welt, ist 373 km lang, 20-82 km breit und max. 1642 m tief. Damit ist er der tiefste See und mit 23.615 Kubikkilometer Wasser das größte Süßwasserbecken der Erde. Die größte Insel, das „Herz“ des Baikalsees, ist mit 730 km<sup>2</sup> die Insel Olchon. Sie ist 72 km lang und max. 15 km breit. Die höchste Erhebung ist der Berg Zima mit einer Höhe von 1274m (üNN). Auf der Insel leben ca. 1500 Menschen, hauptsächlich Burjaten. Hauptstadt der Insel ist Chuzir mit ca. 1200 Einwohnern.

Nach 3 schönen, aber auch sehr windreichen Tagen verlassen wir unseren einsamen Stellplatz – nicht ohne vorher noch Brauchwasser aufzutanken. In dem 12°C „warmen“ Wasser habe ich dann ein unfreiwilliges Fußbad in meinen Gummistiefeln genommen. Tja, Wellen sind unberechenbar. Die Rückfahrt erfolgt ausschließlich abseits auf den Pisten. Am Fähranleger angekommen, können wir ohne anzuhalten auf die Fähre fahren. Diesmal fährt



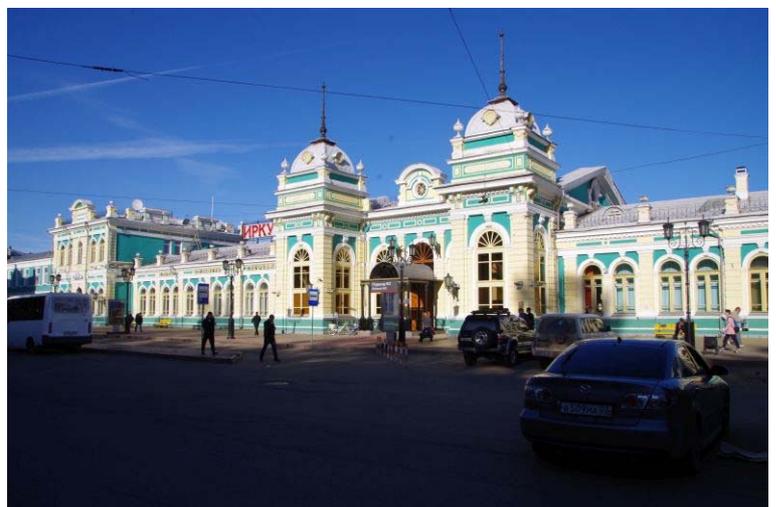
sie nur für uns alleine zum Festland. Der Magen knurrt und wir gehen in das nächste Kafe direkt an dem Fähranleger. Hier gibt es nur Plov. Die übersichtlichen Portionen schmecken zwar sehr gut, sind aber völlig überteuert. Ja, da hilft auch der Kaffee nicht mehr, den wir als Wegzehrung mitbekom-



men. Das Denkmal mit dem „Wanderer“ ist heute besonders schön beleuchtet. Von hier aus blicken wir noch mal zurück zum Baikalsee. Als ausgesprochen windiger Platz wird uns das Adler-Denkmal mit dem Glockenspiel in Erinnerung bleiben. Hier habe ich gegen den Wind kaum die Autotür aufbekommen und bei jeder Windböe bläst einem der Staub ins Gesicht. Am nächsten Tag legen wir auf der Rückfahrt nach Irkutsk noch einen Zwischenstopp in einem weiteren Kafe ein.

Hier ist relativ viel los. Die Speisekarte ist umfangreich, aber die zu bekommenen Gerichte beschränken sich auf etwas über eine Handvoll Speisen. Außerdem herrscht hier irgendwie Bahnhofsatmosphäre. Wir fühlen uns jedenfalls nur abgefertigt. Jörgens Chicken-Schaschlik besteht überwiegend aus Fettstücken und mein Plov ist auch nicht unbedingt Spitzenqualität. Jörgen gönnt sich noch eine fade Borsch-Suppe und ich eine kalte Teigtasche. Der einzige Vorteil dieses Kafe's ist: Es ist billig. Aber es schmeckt auch so. Mit einem anderen Anschlusskabel funktioniert unser Navi nun wieder einwandfrei. Aber kaum sind wir in Irkutsk, werden die Ansagen unpräzise und wir müssen mal wieder drehen. Ziel ist der Bahnhof, in dem auch die Transsib hält. Während ich vergeblich versu-

che, Jörgens Prepaid-Karte wieder aufzuladen, schaut sich dieser den großen Bahnhof an. Diesmal kommt dort wirklich ein Transsib-Personenzug, der nach Moskau fährt. An der Ausfallstraße (M55) nach Ulan-Ude kaufen wir in einem Supermarkt noch frische, in Schaschliksoße eingelegte Bratwürste und Teigtaschen mit Hackfleischfüllung. Da wir häufig nicht wissen, was wir uns einhandeln, ist es quasi jedes Mal ein Überraschungessen. Diesmal haben wir wirklich Glück gehabt. Beides



schmeckt ausgesprochen gut. Es wird dunkel und wir wählen als Übernachtungsplatz ein Wäldchen an einer Abzweigstraße. Es sieht zunächst gar nicht nach Regen aus; dann aber regnet es die ganze Nacht. Am nächsten Morgen packen wir schnell alles zusammen, denn der Weg bis zum Asphalt sieht wirklich glitschig aus. Und es regnet immer noch. Bei der Ausfahrt rutscht der MAN zwar in Schräglage etwas, aber wir erreichen problemlos die Straße. Die M55, auch „Baikal“ genannt, ist grundsätzlich gut befahrbar und sehr abwechslungsreich. Gewöhnungsbedürftig ist die an Berg und Tal angepasste Straßenführung. Den Baikalsee sehen wir hier wieder, als wir in Serpentina zum Ort Kultuk hinabfahren. In Slyudyanka suchen wir den Bahnhof und parken in der Nähe einer Schnell-

zuglok aus dem Jahr 1954, die hier als Gedenkstätte aufgestellt wurde. Wir vermuten auch hier den Bahnhof, den angeblich einzigen Marmorbahnhof der Welt. Zum Bahnhof ist es aber noch ein gutes Stück zu Fuß (500 m) und er ist von hier aus nur über eine Fußgängerbrücke zu erreichen. Die Marmorfassade sieht man dem Bahnhof aus dem Jahr 1904 nicht unbedingt sofort an. Jörgen vermutet deshalb als Gestein Kalkmarmor. Im Inneren des kleinen

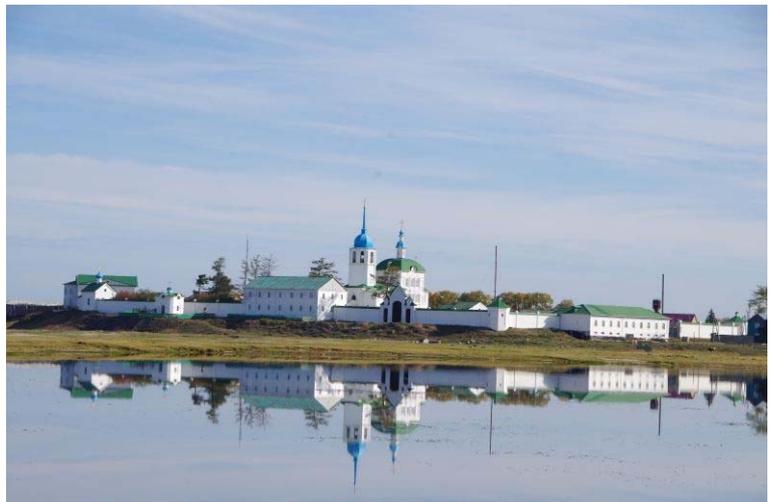


Bahnhofs gibt es eine VIP-Lounge mit separatem Fahrkartenschalter und Ausstellungstücken aus der Bauzeit der Baikaltasse. Bis Port Baikal verkehren jetzt nur noch wenige Züge und dreimal pro Woche auch der Touristenzug mit anschließendem Bustransfer nach Irkutsk. Normalerweise fährt dieser um 12.40 Uhr hier ab. Allerdings heute (Freitag) nicht. Den MAN haben wir am von vielen Kiosken eingerahmten Busbahnhof geparkt. Hier können wir in einem MTS-Laden auch Jörgens Bee-



line-Karte wieder aufladen. Noch ein paar Einstellungen auf der russischen Web-Site (das muss ich mit meiner MTS-Karte nicht) und Jörgens Handy ist wieder online. Wir vermuten, dass die Telefoniererei mit Alexander in der MAN-Werkstatt in Irkutsk das Guthaben auf der Karte verbraucht hatte. Leider leuchtet die Kontrollleuchte seit kurzem wieder?! Die „Baikal“ führt südlich um den See herum. Der See ist häufig nicht zu sehen, da Bäume den Blick versperren. Zwischen Straße und Bai-

kalsee fährt auch die Eisenbahn. Vereinzelt weist der relativ neue Fahrbahnbelag Verwerfungen und Schlaglöcher auf. Einige Abschnitte der M55 werden gerade erneuert. Wir wollen noch einmal an den Baikalsee und fahren deshalb eine in der RKH-Karte eingezeichnete Straße in Richtung Posolskoe ab. Als wir am nächsten Morgen in dem Ort umherirren, erklärt eine Englischlehrerin Jörgen den Weg. Die Straße in der Karte gibt es nicht (mehr). Wir müssen wieder in Stück zurückfahren. Der Ort auf dem Wegweiser an der M55 wird auch nicht so geschrieben wie er in der Karte steht. Alles ist etwas verwirrend. Trotzdem sind wir auf dem richtigen Weg. Hinter dem Kloster Posolskiy entdecken wir eine schöne Stellplatzmöglichkeit am Kieselstrand. Auf der Suche nach noch einsameren Plätzen fahren wir noch ein Stück nordwärts. Dabei





kommen wir an einem geschlossenen Campingplatz vorbei, durchqueren eine kleine Furt und überqueren eine Behelfsbrücke. Aber die Stellmöglichkeiten für den MAN direkt am Wasser sind hier bei weitem nicht so schön wie hinter dem Kloster. Wir beschließen zum Kieselstrand zurück zu fahren und genießen die Sonne. Abends lassen wir den Tag am Lagerfeuer ausklingen. Wir beschließen, ein paar Tage hier zu bleiben. Am Sonntag ist der

Wind ziemlich flau. Ein Mann mit Wohnwagen, der seinen Lenkdrachen steigen lassen will, schaut immer wieder auf seinen Windgeschwindigkeitsmesser; es reicht nicht für sein Vorhaben. Kurz vor Sonnenuntergang packt er seinen Drachen zusammen und fährt weg. Fünf Minuten später nimmt der Wind zu und bald darauf stürmt es mächtig. Heute ist es wohl nichts mit Lagerfeuer. Der Sturm lässt nicht nach und die Wellen auf dem Baikalsee hören sich gewaltig an; sie sind mindestens einen Meter hoch. Auch morgens ist der See noch aufgewühlt. Es ist ziemlich kühl, aber die Sonne scheint. Hier befinden wir uns wirklich an einem angenehmen Fleckchen Erde.

Der Abschied vom Baikalsee fällt uns schwer, aber die Mongolei ruft. Es wird auch von Tag zu Tag kälter. Wir fahren auf der M55 immer am Fluss Selenga entlang, der aber recht selten zu sehen ist. Die Transsib-Eisenbahnstrecke verläuft parallel unserer Strecke. In Ilyinka überlegen



wir, ob wir mit der sehr rustikalen Fähre auf die andere Seite des Flusses wechseln. Dadurch verlängert sich aber die Fahrt nach Ulan-Ude und wir verwerfen die Idee. Unser Navi führt uns sicher durch das wuselige Ulan-Ude zum Ethnografischen Freilichtmuseum. Es ist erst 19 Uhr und schon fast dunkel, als wir das Museum erreichen. Hier gibt es einige Stellplatzmöglichkeiten und wir über-

nachten ausgesprochen ruhig direkt neben dem Gelände. Nur die Tropfen des Dauerregens sind auf dem Dach zu hören. Morgens schauen wir besorgt zum Himmel. Der Regen will einfach nicht aufhören; gegen Mittag ist es dann doch soweit. Wir schnappen unsere Kameras, bezahlen die 200 Rubel p.P. und entern das 1973 eröffnete Freilichtmuseum. Hier wurden die Holzhäuser und Zelte der





rund um den Baikalsee lebenden verschiedenen Völker zusammengetragen. Es sind vor allem Wohnunterkünfte von Burjaten, aber auch Kosaken, Ewenken und russische Altgläubige, wie eine Volksgruppe genannt wird, die den Errungenschaften der modernen Welt eine Absage erteilt. Ein Tiergehege gehört auch dazu. Wir können die einheimischen Wild- und Nutztiere wie u.a. Braunbär, sibirischer Tiger, Luchs, Yak, Wolf und Roter Wolf, div. Vö-

gel und auch ein neugieriges Kamel bewundern. Zuletzt erreichen wir eine große Jurte, in der gerade eine Darstellung über Dschingis Khans Clan vorbereitet wird. Um 15 Uhr ist Ausstellungseröffnung. Viele Besucher zwängen sich in den relativ kleinen Raum. Es gibt viele offizielle Ansprachen und Interviews, die wir leider nicht verstehen. Trotzdem ist die Ausstellung durch ihre realistische Darstellung mit lebensgroßen Figuren und englischen Erläuterungen auch für uns interessant. Die Zeit vergeht wie im Flug und wir verschieben unsere Weiterfahrt auf den nächsten Tag. Der Besuch dieses Freilichtmuseums hat sich für uns auf jeden Fall gelohnt. Nicht weit von Ulan-Ude entfernt liegt das Lama-Kloster Ivolginskiy. Es ist das zentrale Heiligtum des Buddhismus in Russland. Hier lebt der oberste Lama für ganz Russland mit Mönchen und ca. 150 Studenten. Das Kloster liegt am Rande des Dorfes Verchnaja Ivolga und macht von



außen wie von innen eigentlich keinen großen Eindruck auf uns. Es wird überall gebaut und die Anlage erscheint insgesamt ungepflegt. Die bunten Tempel mit ihren aufwändigen Holzschnitzereien wirken in dieser Umgebung irgendwie deplatziert. Und es gibt diverse Shops, in denen man viele buddhistische Souvenirs erwerben kann. Wir fahren weiter Richtung Grenze und sind überrascht, wie



wenig Stellplatzmöglichkeiten es neben der Straße gibt. Erst als wir einer Abzweigung zu einem entfernten Ort folgen, finden wir einen ruhigen Übernachtungsplatz. Auf der Weiterfahrt zur Grenze sehen wir weitere neue buddhistische Tempelanlagen. Die Landschaft ändert sich öfter. Mal sind die Hügel kahl, dann wieder bewaldet. Aber außer im Selenga-Tal ist es immer hügelig. Die Einfahrt in die meisten Waldwege ist unter Androhung



von Strafgehdern untersagt. Vermutlich soll so Waldbränden vorgebeugt werden. Kurz vor dem dem Grenzort Kjachta werden wir vom Militär angehalten. Unsere Pässe werden verlangt und ein bewundernder Blick in den Wohnaufbau geworfen. Verabschiedet werden wir mit „Auf Wiedersehen“. In dieser Gegend ist es schwer, einen geeigneten Stellplatz zu finden. Wir ibernachten schließlich ruhig am Ortsrand oberhalb von Kjachta. Morgen soll es dann in die Mongolei gehen.

### **Unser Fazit nach insgesamt 60 Tagen in Russland:**

Gegenüber den anderen, bisher durchfahrenen Ländern gab es sehr wenige Polizeikontrollen – und wenn, dann mit freundlichen Polizisten, die hauptsächlich ihren Sprachschatz in Deutsch anbringen wollten. Wir erlebten ein facettenreiches, interessantes und sicheres Reiseland mit unaufdringlichen und sehr zurückhaltenden Menschen. Aber ein paar Worte russisch (strastwutje, passiba, dos-widanje usw.) brachten selbst die Kassiererinnen in den Supermärkten zum Lächeln.

**Was bisher geschah und die künftigen Berichte findet ihr unter [www.rijosreisen.de](http://www.rijosreisen.de)**

 Rita und Jrgen Hohenstein 2017

Abendstimmung direkt am Baikalsee



Ein Traum geht in Erfüllung:  
Eine Zugreise in Sibirien