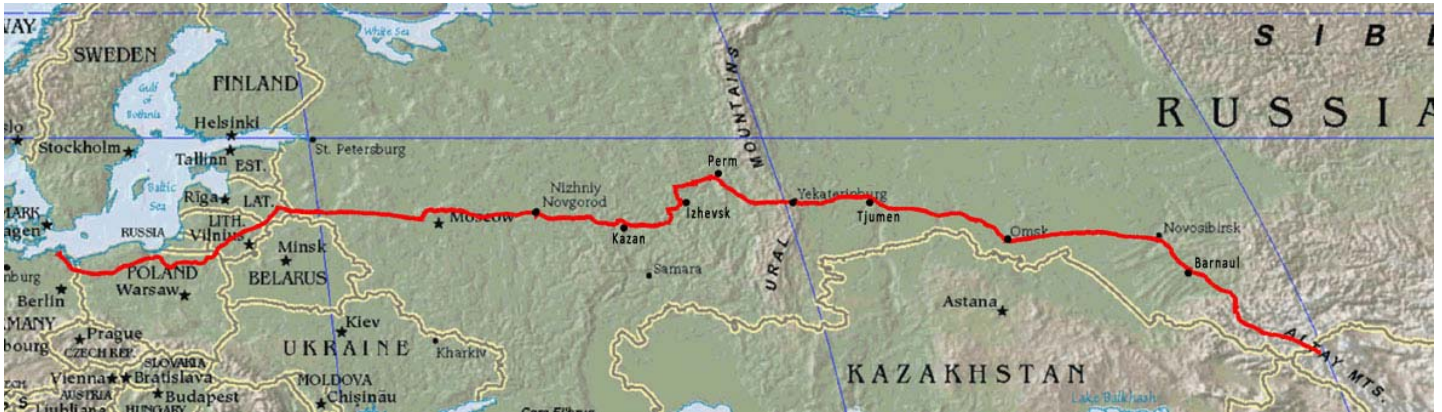


Mit Plattfuß durch Russland

Reisezeit: 31. Juli bis 29. August 2018



Nach sieben Stunden Bürokratie an der mongolisch-russischen Grenze sind wir erschöpft aber auch erleichtert, nach knapp 2000 Kilometern extremer Wege in der Nordmongolei wieder eine Asphaltstraße und das Altai-Gebirge erreicht zu haben. Wir fahren nur noch zum Hippodrom bei Kosh-Agach. Hier wird es nachts empfindlich kalt. Am nächsten Morgen laden wir unsere russischen Prepaid-Karten auf und kaufen einige frische Sachen in Kosh-Agach ein. Zudem ziehen wir eine vorläufige Bilanz: Zwei gebrochene Vorder-Federblätter links und ein gebrochenes Federblatt rechts von insgesamt 3 Lagen pro Parabelfederpaket und ein defektes Reserverad. Die anderen drei, in Ulan Bator geschweißten Felgen halten bislang gut. Auch die Tauchfahrt durch den Onon hat ihre Spuren am MAN hinterlassen. Er qualmt beim Anlassen mächtig und hat nicht die volle Motorleistung. Jörgen vereinbart über Alexander, unseren An-

sprechpartner für die MAN-Werkstatt in Barnaul, für nächsten Montag einen Termin. Bis dahin haben wir noch ein wenig Zeit. Am Fluss, den wir aus dem Vorjahr noch kennen, ist diesmal viel los. Einige Russen campen dort. Trotzdem finden wir ein schönes Plätzchen und bleiben zwei Tage. Um uns herum gewittert es ziemlich stark, aber die umliegenden Berge bilden hier wohl eine Wettersperre – wir bleiben zumindest verschont. Unser nächstes Ziel ist Kalbak Tash, wo wir sehr alte Felsgravuren finden sollen. Nachdem wir 150 Rubel Eintritt bezahlt haben, bekommen wir eine Führerin zugeteilt. Die Englisch-/Deutschlehrerin erklärt uns engagiert die 1000 bis 6000 Jahre alten Gravuren, die mit Stein oder Metall geritzt oder geklopft wurden. Zentrales Thema der Zeichnungen sind die drei Welten (Ober-, Mittel-, Unterwelt). Die meisten Bilder sind der neolithischen und skythischen Periode zuzuordnen. Viele handeln von der Fruchtbarkeit und Fortpflanzung. Auf der Weiterfahrt im Al-



sprechpartner für die MAN-Werkstatt in Barnaul, für nächsten Montag einen Termin. Bis dahin haben wir noch ein wenig Zeit. Am Fluss, den wir aus dem Vorjahr noch kennen, ist diesmal viel los. Einige Russen campen dort. Trotzdem finden wir ein schönes Plätzchen und bleiben zwei Tage. Um uns herum gewittert es ziemlich stark, aber die umliegenden Berge bilden hier wohl eine Wettersperre – wir bleiben zumindest verschont. Unser nächstes Ziel ist Kalbak Tash, wo wir sehr alte Felsgravuren finden sollen. Nachdem wir 150 Rubel Eintritt bezahlt haben, bekommen wir eine Führerin zugeteilt. Die Englisch-/Deutschlehrerin erklärt uns engagiert die 1000 bis 6000 Jahre alten Gravuren, die mit Stein oder Metall geritzt oder geklopft wurden. Zentrales Thema der Zeichnungen sind die drei Welten (Ober-, Mittel-, Unterwelt). Die meisten Bilder sind der neolithischen und skythischen Periode zuzuordnen. Viele handeln von der Fruchtbarkeit und Fortpflanzung. Auf der Weiterfahrt im Al-

tai-Gebirge ist wie erwartet um diese Jahreszeit viel los. Bei einer Mittagspause halten plötzlich Alex und Ina vor uns, die wir im Oasis in Ulan Bator kennen gelernt haben. So wie wir wollen die beiden auch nach Barnaul und ihren Landy reparieren lassen. Am Sonntag treffen wir in Barnaul ein und übernachten wieder auf dem Platz an der Eissporthalle. In der MAN-Werkstatt soll vor allem der Motor geprüft sowie Motor- und Getriebeöle ausgetauscht werden. Sollten wir auch neue Federpakete für die Vorderachse bekommen, fahren wir weiter wie geplant durch Kasachstan und Usbekistan. Aber vorher geht es erst einmal durch die LKW-Waschanlage. In der Werkstatt sagt man uns, dass einige Teile und



die Öle bestellt werden müssen. Außerdem muss man sich noch wegen der Federn erkundigen. Heute wird definitiv nichts repariert. Alexander wird sich mit uns in Verbindung setzen. Wir steuern noch mal das große Einkaufszentrum Arena in Barnaul an. Dort hat ein neuer Supermarkt eröffnet, wo wir auch Mittagessen bekommen. Während wir die nächsten Tage auf die Ersatzteile warten, bekommen wir auf unserem Platz vor der Eislauhalle Gesellschaft von Gerti und Hartmut aus Braunschweig. Sie haben sich über

Alexander für ihren Steyr einen Kühler aus Österreich bestellt, der bald eintreffen soll. Wir können erst Donnerstag in die MAN-Werkstatt fahren, wo der Motor überprüft und alle Öle getauscht werden. Den ganzen Tag verbringen wir in der Werkstatt. Da man hier aus technischen Gründen immer noch nicht mit Kreditkarte zahlen kann, fahre ich abends noch mit Alexander zu einer chinesischen Bank. Er meint, die hat den besten Wechselkurs und ich bekomme tatsächlich 76,02 Rubel für einen Euro. Gerti und Hartmut sind inzwischen auch auf dem Betriebsgelände von MAN angekommen und versuchen, den Kühler zu tauschen. Das klappt aber nicht so wie gewünscht und so müssen die beiden auf dem Gelände übernachten. Wir fahren zurück zur Eissport-Arena. Am nächsten Morgen wird bei unserem MAN das rechte Federpaket ausgebaut. Mit diesem Ansichtsexemplar versuchen die Mitarbeiter Ersatz zu bekommen. Leider vergeblich. Die Monteure schustern aus alten Federlagen einen Satz zusammen und setzen den rechts vorne ein. Gerti und Hartmut haben inzwischen den Kühler getauscht und fahren ab Richtung Mongolei. Gegen 20 Uhr beenden die Monteure die Arbeit. Diesmal bleiben wir auf dem Betriebsgelände und haben wie bei allen Werkstätten mit viel Lärm zu kämpfen.



Heute, am Samstag, ist nun das linke vordere Federpaket an der Reihe. Bei der Demontage wird festgestellt, dass die Lager des Stabi

und der linke Stoßdämpfer defekt sind. MAN hat zwei unterschiedliche Stoßdämpfer auf Lager, aber nur der chinesische passt. Die Reparatur inkl. der Ausbesserung des Federpaketes dauert bis 18 Uhr. Wir haben gerade noch genügend Bargeld für die Rechnung dabei. Es lohnt sich nicht, heute noch weiter zu fahren und so übernachten wir ein letztes Mal an der Eissportarena und haben damit eine ganze

Woche in Barnaul verbracht. Angesichts der behelfsmäßigen Federpakete entschließen wir uns schweren Herzens, nicht nach Kasachstan und Usbekistan zu fahren, denn die extrem schlechten „Straßen“ in Kasachstan sind uns noch aus dem letzten Jahr in lebhafter Erinnerung.

Am nächsten Morgen erreicht uns ein Hilferuf von Sabine und Burghard Koch. Sie sind mit ihrem Steyr in einen Graben gerutscht und das Fahrzeug droht umzukippen. Hilfe ist nicht in Sicht. Das alles ist ca. 80 Kilometer westlich von Novosibirsk passiert. Obwohl wir uns gleich auf den Weg machen, rechnen wir erst mit einem Eintreffen am frühen Abend. Kurz vor Novosibirsk erreicht uns dann ihre Nachricht,

dass sie den Steyr wieder frei bekommen haben. So entscheiden wir uns kurzfristig, in Novosibirsk das sibirische Eisenbahnmuseum zu besuchen. Für 250 Rubel Eintritt p.P. und 30 Rubel für ein deutsches Infoblatt betreten wir das Museum. Leider sind die Erläuterungen im Prospekt sehr kurz gehalten und die Tafeln von den Exponaten nur in Russisch. Zudem kann man nur in zwei ältere Dampfloks, eine Rangierlok und in zwei Waggons hineingehen. Schade eigentlich. Das schnellste Ausstellungsstück ist ein



Triebkopf-Zug von 1970, ähnlich dem deutschen TEE, der mit 200 km/h auf der Strecke St. Petersburg – Moskau unterwegs war. Etwas abseits der Eisenbahnwaggons findet man noch ein kleines Automuseum mit alten, meist in Sibirien gefertigten Fahrzeugen, u.a. ein Raketenwerfer, Raupenfahrzeuge, GAS, Wolgas usw. Alle Fahrzeuge sind nur wenig restauriert und mit viel Farbe angestrichen.

Von Novosibirsk aus fahren wir die Strecke Richtung Omsk durch die westsibirische Ebene. Wir kennen diese Strecke und erwartungsgemäß begleiten uns riskante Überholmanöver von Lkws und Pkws. Es regnet viel, aber als wir unseren Stellplatz kurz vor Omsk erreichen, scheint die Sonne. Wir planen die weitere Route. Die Federn halten gut, vielleicht fahren wir durch die Ukraine zurück nach Deutschland. Das werden wir spätestens an der Abzweigung bei Ishim entscheiden.

In Omsk gehen wir in das Einkaufszentrum, das wir bereits auf der Hinreise aufgesucht hatten. Hier können wir auch Geld tauschen. Der Kurs ist etwas schlechter als in Barnaul. Leider ist das Mittagessen nicht so gut wie in Barnaul. Wir wollen gerade im MAN gemütlich essen, als Jörgen feststellt, dass nun der linke Vorderreifen Luft verliert. Es ist wieder eine Felge, die undicht ist. Jörgen pumpt erst einmal



Luft auf, dann fahren wir in Omsk herum und versuchen, eine Werkstatt zu finden, die auch Felgen schweißen kann. Erst am Stadtrand werden wir fündig. Martin heißt der Handwerker, spricht einige Brocken Deutsch und kommt eigentlich aus Kasachstan. Leider klappt es mit dem Schweißgerät nicht so, wie Martin sich das vorstellt. Die Felge wird einfach nicht dicht. Und wir haben noch eine weitere undichte Felge auf dem Reserveradhalter. Morgen will er jemanden holen, der

ein Profi-Gerät hat. Das heißt wir übernachten vor der Werkstatt. Es ist sehr heiß und wieder mal sehr laut in dieser Nacht, da sich in der Nähe etliche LKW-Stellplätze befinden. Martin bringt eine schlechte Nachricht. Der Mann, der die Felgen weiter schweißen sollte, hat offenbar den Wodka der Arbeit vorgezogen. So schweißt Martin weiter bis zum Mittag an der Felge. In das andere Rad will er einen Schlauch einziehen. Er meint auch, einen passenden zu haben, was sich dann als Irrtum herausstellt. So holt Jörgen unseren einzigen Reifenschlauch aus dem Dachkoffer. Martin zieht den ein, lässt Luft in den Schlauch und dabei das Ventil los. Es verschwindet im Reifen. Shit! Jetzt muss er den Schlauch einritzen, damit die Luft wieder entweichen kann und er das Ventil zu fassen bekommt. Nun muss erst einmal der Schlauch repariert werden. Leider kann er den nicht selbst flicken und fährt mit dem Schlauch zu einer anderen Werkstatt. Beim nächsten Versuch klappt es dann und das Rad kommt wieder auf den Reserveradhalter. So können wir nachmittags die Werkstatt und Omsk verlassen. Das Felgenproblem macht uns Kopfschmerzen. Deshalb wollen wir kein Risiko eingehen und direkt nach Hause fahren. Noch sind es immerhin 5000 Kilometer bis dahin. Voll guter Hoffnung fahren wir weiter über Ishim nach Tjumen. Bei der Mittagspause am nächsten Tag stellt Jörgen fest, dass mal wieder der rechte Hinterreifen Luft verliert. Kurz vor Tjumen bleibt ihm nichts weiter übrig, als das Rad zu wechseln. Er setzt jetzt den Reifen mit dem Schlauch ein. Das muss jetzt aber halten. Es wird dunkel und wir übernachten in der Nähe auf einem geschotterten Weg in einem Neubaugebiet, da es sehr nach Regen aussieht.

Nach einer lauten Nacht starten wir bei durchwachsenem Wetter nach Jekaterinburg. Auf dieser Strecke wird viel gebaut. Sie wird in absehbarer Zeit vierspurig sein. Hinter Jekaterinburg nimmt der LKW-Verkehr in Richtung Perm stark zu. Die Straße ist bis auf wenige Streckenabschnitte gut. Perm umfahren wir südwestlich auf der Umgehungsstraße. Dann stehen wir wegen Brückenbauarbeiten längere Zeit im Stau. Es wird dunkel und wir finden glücklicherweise in einer Seitenstraße einen super Stellplatz im hohen Gras.

Es ist 2 Uhr morgens. Rumpel, rumpel, quietsch, was ist los? Ist da ein Tier am MAN? Nein, nichts zu sehen. Ein Blick auf den Neigungsmesser verursacht mir Bauchgrummeln. „Ich glaube, wir haben einen Platten“. Und richtig, das linke Vorderrad sieht ziemlich platt aus. Jörgen setzt zwei Wagenheber unter den MAN, dann gehen wir wieder schlafen. Früh morgens, als es gerade hell wird, wechselt Jörgen das Rad. Die Luft ist komplett raus und wir müssen unser letztes „geschweißtes, intaktes“ Reserverad anbauen. Das gefällt uns natürlich gar nicht und wir fahren trotz der Brückenbauarbeiten zurück nach Perm. Es ist Sonntag und alle Reifenwerkstätten haben geschlossen. Ein LKW-Fahrer verweist uns an eine angeblich große Werkstatt in unserer Richtung an der M7. Leider kann man uns dort auch nicht helfen. Eine Werkstatt zu finden, die LKW-Reifen montieren und dazu noch die Felgen schweißen kann ist nicht einfach zu finden.



An der Abzweigung nach Kirov gibt es mehrere LKW-Werkstätten. Wie erwartet, haben wir auch hier keine Chance auf Hilfe. Ein junger Mann, Sergej, spricht englisch und will uns unbedingt helfen. Er hat viele Freunde und Bekannte, die er anrufen will. Vielleicht kann uns einer ja neue Felgen besorgen.

Wieder Fehlanzeige, auch Sergej ist ganz geknickt. Selbst Schläuche für die Reifen bekommen wir nicht. Er gibt uns jedoch den Hinweis, dass uns der Big Truck Service eventuell kann, der 60 km in unserer Richtung entfernt ist. Der entpuppt sich als Rastplatz mit LKW-Service-Diensten. Als wir ankommen, hat der Reifendienst geschlossen. Wir stellen uns auf den großen Parkplatz, bezahlen die 100 Rubel Übernachtungsgebühr und warten bis zum nächsten Morgen. Wider Erwarten ist es sehr ruhig. Als wir nächsten Morgen zur Werkstatt fahren, warten dort bereits viele LKWs auf den Service. Zudem gibt es auch hier keine Schläuche für unsere Reifen. Wir müssen einfach weiter. Die Straße ist Gott sei dank gut und es ist nicht ganz so viel los wie bisher. Die Landschaft ähnelt einem Mittelgebirge in Deutschland. Hinter einer unübersichtlichen Kurve knallt es plötzlich mächtig laut und wir schauen uns entsetzt



an. Wir halten auf dem schmalen Seitenstreifen. Der Schlauch im rechten Hinterreifen ist geplatzt, das Rad muss gewechselt werden und wir haben kein intaktes Reserverad mehr. Uns bleibt nichts anderes übrig, als das Rad zu nehmen, das wir kurz vor Tjumen gewechselt haben. Das hat noch ein wenig Luft im Reifen. Erst beim Radwechsel bemerken wir, dass diese Strecke doch stark befahren wird und wir erst ziemlich spät von der Kurve aus gesehen werden. Jetzt beginnt das Hoffen und Bangen. Wie weit kommen wir

noch? Jörgen bekommt nicht mehr als 3,5 bar in das defekte Rad. Wir fahren Richtung Izhevsk. Im Internet habe ich eine LKW-Werkstatt ausfindig gemacht und ins Navi eingegeben. Satte 53 Kilometer entfernt! Auf dem Weg dorthin muss Jörgen den Reifen immer wieder nachpumpen. In Izhevsk können wir die Werkstatt nicht finden und fragen bei einem Reifendienst nach. Auch hier pumpt Jörgen den Reifen wieder nach. Wir werden langsam unruhig. Die Leute vom Reifendienst sind sehr hilfsbereit und verweisen uns auf eine vermeindliche MAN-Werkstatt. Die genaue Lage bekommen wir aufgezeichnet. Aber entweder haben wir uns verfahren oder nicht genau hingesehen. Die Werkstatt finden wir einfach nicht. An einer viel befahrenen Straße finden wir wieder einen Reifendienst. Aber hier kann man nicht schweißen. 250 m weiter soll das möglich sein. Der Inhaber des Reifendienstes, auf den man uns verwiesen hat, ist zunächst ratlos, fragt sich aber durch und erfährt, dass jemand in der Nähe die Felgen schweißen könnte. Dabei erfahren wir, dass die Felge, in dessen Reifen der Schlauch geplatzt war, derart beschädigt ist, dass das Rad nur noch als absolute Notlösung benutzt werden darf. Als nächstes wird das rechte Hinterrad geschweißt und wieder montiert. Eine weitere, in Arbeit befindliche Felge ist abends noch nicht dicht. Immer wieder treten neue feine Haarrisse auf. Zu allem Unglück entdecke ich, dass auch das linke Vorderrad wiederum Luft verliert. Heute ist keine Hilfe mehr möglich. Der Schweißer hat bereits Feierabend gemacht und auch unser Mann vom Reifendienst möchte endlich gehen. Wir füllen



noch einmal Luft auf den linken Vorderreifen und hoffen, dass der Reifendruck bis zum nächsten Morgen hält. Anschließend geht es in eine nahegelegene ruhige Seitenstraße. Nach einer wenig entspannten Nacht stehen wir Punkt 8 Uhr wieder vor der Werkstatt. Bis die beiden Felgen dicht sind, dauert es bis zum Nachmittag. Ein Rad hat der Schweißer sinnigerweise rundum geschweißt, was richtig fachmännisch aussieht. Von hier an fahren wir äußerst behutsam mit max. 60 km/h und mit reduziertem Luftdruck um die Felgen nicht so stark zu belasten. Auf unsere geringe Geschwindigkeit reagieren die Russen sehr entspannt. Wir werden weder angeblinkt noch angehupt. Unsere künftigen Stellplätze wählen wir so, dass wir zur Not unproblematisch ein Rad wechseln können. Kurz hinter Kazan müssen wir tanken. Da bemerken wir, dass das rechte Hinterrad wieder Luft verliert. Jörgen pumpt erneut Luft auf, aber bereits bei der Mittagspause weist der Reifen nur noch 2,5 bar auf. Auf einem Parkplatz wechselt Jörgen das Rad. Noch 290 km bis Nischnij Nowgorod und noch fast 3000 Kilometer bis nach Hause. Wir hoffen, dass man das Rad in Nischnij Nowgorod schweißen kann. Wir haben nur noch das Notrad.

Die Polizei winkt uns raus. Wir sind uns keiner Schuld bewusst und bestimmt nicht zu schnell gefahren. Das machen wir alleine wegen der Felgen und der Federn nicht. Die Polizisten machen uns jedoch nur darauf aufmerksam, dass der linke Scheinwerfer nicht funktioniert. Im Internet finde ich eine LKW-Werkstatt in Nischnij. Diese erweist sich als MAN-Werkstatt. Hier müssen wir zur Diagnose der Scheinwerfer unseren Lkw verlassen und uns in einen Warteraum begeben. Später wird uns das Fahrzeug wieder bis ans Tor gebracht. Der MAN ist auch gewaschen worden. Zumindest können wir hier mit Kreditkarte bezahlen. Leider kann man uns mit der defekten Felge nicht helfen und verweist uns auf die nahe gelegenen Reifendienste. Jörgen fragt sich durch und wir fahren verschiedene Dienste an. Schweißen kann jedoch niemand. Die Leute sind aber sehr hilfsbereit und telefonieren herum. Ohne Erfolg. Zuletzt folgen wir noch einer Adresse, die Alexander für uns herausgesucht hat. Dort ist aber gar keine Werkstatt und Jörgen hat einfach genug vom Suchen und will weiter fahren. Vor einem Bahnübergang hat sich ein Stau gebildet. So habe ich Zeit, die ganzen Schilder am Straßenrand zu entziffern. Ein Schild weist auf eine Lkw-Werkstatt, die viele verschiedene Services anpreist. Ich überzeuge Jörgen, doch



noch einen Versuch zu unternehmen und wir fahren in eine Seitenstraße. Vor der Firma stehen wir dann vor einem Tor. Ein Pförtner kommt auf uns zu. Er telefoniert und wir warten eine Weile bis wir hineinfahren können. Ein junger Mann will versuchen, die Felge zu schweißen. Auch er hat so seine Probleme damit, denn es dauert sehr lange. Aber nach 3 Stunden ist sie dicht und wir können mit einem „intakten“ Reserverad weiter fahren. Noch 2500 Kilometer bis nach Hause.

Moskau umfahren wir über Aleksandrow, da auf der M7 ein Stau mit einer Stunde Wartezeit sein soll. Die Straße ist gut und wir juckeln wie bisher, mit max. 60 km/h weiter bis zur russisch-lettischen Grenze. Als wir kurz vor der Grenze noch mal tanken, entdeckt Jörgen, dass der rechte Hinterreifen wieder Luft verliert. Er pumpt ihn noch mal auf und wir hoffen, durch die Grenzkontrollen zu kommen. Weit gefehlt! Wir stellen uns zur Abfertigung an und können beobachten, wie die Luft aus dem Reifen entweicht. Mehr als 2,5 bar bekommen wir nicht mehr in den Reifen hinein. Direkt an der Grenze liegt ein Parkplatz, auf den Jörgen fährt und wieder

mal das Rad wechselt. Jetzt haben wir nur noch das Notrad. Mit etwas Verspätung begeben wir uns in den Abfertigungsbereich. Die Kontrolle des MAN ist eher harmlos. Auf der lettischen Seite kommt es dann Dicke. Einfuhrverbot für alle Milchprodukte, Wurst und Käse. Das ist hart. Zu unserer Erleichterung winkt der Hauptzöllner ab und wir dürfen weiter fahren. Noch sind es 1500 Kilometer bis nach Hause. Jörgen will nun eigentlich nach Rügen



durchfahren, aber was bringt das? Vielleicht werden die Felgen davon noch mehr beansprucht. Deshalb bleiben wir erst einmal ein paar Kilometer hinter der Grenze zum Übernachten auf einem Parkplatz stehen. Wir sind endlich in der EU. Hier sollte alles einfacher werden, wenn wir Ersatzteile brauchen. Über zum Teil nicht so gute Straßen, die uns immer wieder in Schwitzen bringen, juckeln wir durch Lettland und Litauen. In Polen besuchen wir sogar noch den deutschen Soldatenfriedhof Bartossen, auf dem 24000 Soldaten des 2. Weltkriegs und 84 Soldaten des 1. Weltkriegs beerdigt sind. Die restliche Strecke beschert uns wegen des schlechten Zustands häufig Bauchschmerzen. Wir sind jedenfalls überhaupt nicht entspannt. Am Polenmarkt hinter Stettin tanken wir den MAN noch mal voll, essen eine Kleinigkeit und fahren endlich in Deutschland ein. Hinter Greifswald habe ich das



Empfinden, dass der rechte Hinterreifen zu wenig Luft hat. Aber Jörgen meint, dass es an den vollen Tanks liegen könnte. Kurz vor dem Parkplatz Rügenblick sieht der Reifen aber sehr platt aus. Nur noch 2,5 bar! Jörgen pumpt wieder mal Luft auf in der Hoffnung, dass es bis nach Hause reicht. Das Rad verliert zwar schnell Luft, hält aber gerade noch bis zu unserer Halle. Vor dem Tor findet dann der 14. Radwechsel unserer Reise statt, mit einem Rad, das dort gelagert ist. Über die vier Problemfelgen freut

sich nun der Schrotti und wir uns über unsere glückliche Heimkehr.

Ns. Auf der gesamten Reise hatten wir keine Probleme mit unseren MPT-Reifen, sondern mit vier Felgen, die für diese Belastung nicht geeignet waren.

Was bisher geschah und die folgenden Reise- und Erlebnisberichte findet ihr unter

www.rijosreisen.de

© Rita und Jörgen Hohenstein 2018