

Guido Schulte

## Mit „Heinrich Harrer“ um die halbe Welt

Geschafft, ein gutes halbes Jahr der Planung ist vorbei. Jetzt heißt es „Schienennägel“ mit Köpfen zu machen. Mit Tatjana aus Luninez in Weißrussland und ca. 25 kg Gepäck stehe ich auf Bahnsteig 2 des Arnberger Bahnhofs.

### 1. Tag, Samstag, den 21. Juli 2007 AUFBRUCH

Der RE 57 Dortmund-Sauerland Express in Form eines Triebwagens der Baureihe 648 ist pünktlich. Bei schönstem Sonnenschein verlasse ich den 199 m hoch gelegenen Bahnhof von Arnberg/Westf. um hoffentlich nach 20 Tagen den ca. 3.600 m hoch gelegenen Bahnhof von Lhasa in Tibet zu erreichen.

Der Triebwagen ist nur mäßig besetzt. Der Einkaufsverkehr nach Dortmund beginnt erst später. Eigentlich sollte ich hier bereits auf den ersten Mitreisenden, Hans aus Marsberg, treffen. Er ist jedoch nicht im Zug, gibt es denn jetzt schon die ersten Verluste zu vermelden? Ein Bahnhof weiter in Neheim-Hüsten steigt dann aber wenigstens Manfred aus Meschede zu, so dass wir zumindest schon einmal zu dritt sind.

Dortmund wird pünktlich erreicht und mit dem ICE  $\frac{1}{4}$  Stunde später auch ebenso fahrplanmäßig verlassen. Hier taucht auch Hans auf, der schon einem Zug früher nach Dortmund gefahren ist. Im westfälischen Hamm steigt mit Udo zu, Nummer 5 unserer Gruppe, der mit dem anderen (direkten) Zugteil aus Köln (über Hagen) gekommen ist.

Der ICE ist sehr voll. Auch das Bord Restaurant ist sehr gut besetzt und ein Reisender meint doch glatt, einen 4er Tisch für sich alleine beanspruchen zu können. Wir setzten uns dazu, worauf er unter Protest den Tisch verlässt.

Bis Hannover hat der ICE +10 Minuten eingefahren. Mit  $v_{\max}$  250 km/h geht es dann durch die Mark Brandenburg. Der nächste Halt Berlin Spandau wird schon wieder mit -2 Minuten erreicht. Wir steigen aus und fahren mit der nächsten S-Bahn zur Station Savignyplatz.

Inzwischen ist es schon eine Tradition vor einer langen Reise noch einmal richtig gut Essen zu gehen. Am Savignyplatz gibt es dazu eine reichliche Auswahl an Restaurants.

Einige der Gruppe, die aus anderen Regionen anreisen, sind direkt zum Bahnhof Zoologischer Garten gefahren. Zusammen

mit Tatjana gehe ich zu Fuß das kurze Stück dorthin, wo wir um 13 Uhr verabredet sind. Alle sind da: Olav aus Zürich, Helmut aus Bad Kreuznach und Christian aus Stuttgart. Wer jetzt noch fehlt ist Herbert aus Herne (ist entschuldigt). Harald aus Minden kommt erst in Minsk zu unserer Gruppe und wird dann den Platz von Tatjana einnehmen, die in Brest aussteigen und von dort direkt in ihre Heimatstadt Luninez fahren wird. Wer noch „unentschuldigt“ fehlt, ist Lothar aus Dannenberg. Ausgerechnet der, der die kürzeste Anreise nach Berlin hat. Nun ja, bis zur Abfahrt um 15:16 Uhr ist ja auch noch etwas Zeit. Wir vier jedenfalls gehen wieder zurück zum Savignyplatz, wo die anderen schon das erste Bier auf haben.

Nach der letzten Mahlzeit auf deutschen Boden fahren wir mit der S-Bahn die eine Station zum Bahnhof Zoologischer Garten. Dies auch nur deshalb weil sonst eine Lücke in der Bahnreisekette wäre. Hier treffen wir auch auf Lothar und Herbert. Zusammen mit ihnen bilden wir auf Bahnsteig 1 eine Gepäckburg. Der Zug ist noch nicht bereitgestellt. Wir nutzten die Zeit für letzte Besorgungen von Getränken im benachbarten Supermarkt.

Zu meiner Überraschung wird bereits um 14:51 Uhr der D 1249 nach Saratow als Leerzug aus dem Abstellbahnhof Grunewald auf Gleis 1 bereitgestellt. Immerhin sind die wenigen Gleise hier mit haltenden und durchfahrenden Zügen sehr dicht belegt, so dass es schon erstaunlich ist, dass der Zug jetzt bis zu seiner Abfahrt 25 Minuten ein Hauptgleis blockieren darf. Nachdem alle wieder von ihren Einkäufen zurück sind verteilen wir uns auf die reservierten Abteile, die leider nicht nebeneinander liegen. Schade ist auch, dass der Zug nicht mehr aus den klassischen russischen Breitprofilwagen („Ammendorfer“ nach dem Herstellwerk, dem früheren VEB Halle-Ammendorf) mit den 4-Bett Abteilen besteht wie noch bei meiner Reise mit diesem Zug vor vier Jahren. Es sind jetzt gewöhnliche RIC-Schlafwagen (mit westeuropäischen Lichtraumprofil). Obwohl es hier nur max. drei Betten pro Abteil gibt, sind diese weniger geräumig (alle 3 Betten übereinander). Da ist es auch nur wenig tröstlich, wenn es jetzt eine Waschgelegenheit in jedem Abteil gibt, diese ist meis-

tens ohnehin mit Gepäck zugestellt. Immerhin machen die Wagen sowohl außen in ihrer blauweißen Farbe als auch innen einen gepflegten Eindruck. Es gibt in jedem Wagen zwei Waschräume mit Vakuumtoiletten und in einer ist sogar ein Duschschlauch. Im Seitengang informieren elektronische Informationsanzeigen über Wagennummer, Datum und Uhrzeit. Das wichtigste aber ist, dass sich einige Fenster sich trotz Klimaanlage öffnen lassen!

Als alle ihre Plätze gefunden haben, kann die Fahrt beginnen. Ein Ruck und exakt mit dem Zeigersprung um 15:16 Uhr verlassen wir den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.

Die meisten Reisenden steigen erst im neuen Hauptbahnhof und am Ostbahnhof zu. Wir haben dies bewusst nicht gemacht und den Bahnhof Zoologischer Garten gewählt. Zum einen haben wir auf eine frühere Bereitstellung des Zuges spekuliert, was dann ja auch eintrat, zum andern ist es auch eine Reminiszenz an den legendären und ehrwürdigen Bahnhof Zoologischer Garten, der heute leider fast nur noch von Regionalzügen bedient wird, während der „hochrangige“ ICE Verkehr den Bahnhof ohne Halt passiert.

Obwohl die 189 an der Zugspitze erst wenige Kilometer gefahren ist, werden an der E-Lok im Hauptbahnhof schon von einem extra herbeieilenden Bahnmitarbeiter die Fenster geputzt. Der Zug ist nun gerammelt voll. Auffallend sehr viele Familien mit Kindern sind im Zug.

Mit einer  $\frac{1}{4}$  Stunde Verspätung und einem kurzen Stopp in Fürstenwalde/Spree (zum Zustieg von Bundespolizei und Zoll) erreichen wir den Grenzbahnhof Frankfurt/Oder. Hier verlässt uns schon wieder die moderne Mehrsystem E-Lok und wird wegen fehlender Zulassung in Polen durch eine alte polnische Diesellok ersetzt.

Einige Kilometer nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof rumpelt der Zug über die betagte Oderbrücke, und wir verlassen Deutschland für die nächsten vier Wochen. Die Grenzkontrolle zwischen Deutschland und Polen nehmen wir gar nicht richtig wahr, diese wird ja in einigen Monaten ohnehin der Vergangenheit angehören. Dies

wird bei den nächsten Grenzen sicherlich nicht mehr so locker von staten gehen.

Wegen der vielen Langsamfahrstellen kommt die geschwindigkeitsabhängige Klimaanlage nicht richtig in Fahrt. Bis Posen reiht sich eine Gleisbaustelle an die andere. Erst danach wird die Temperatur in den Abteilen etwas erträglicher.

## 2. Tag, Sonntag, den 22. Juli 2007 BELARUS

Warschau habe ich in der Nacht komplett verschlafen, erst beim Halt in Terespol werde ich wach. Der Zug hat fast zwei Stunden Verspätung. Auch hier ist die polnische Grenzkontrolle fast nicht zu bemerken und das immerhin an einer EU Außengrenze. Die Belarussische Grenzkontrolle ist da schon etwas anderes, nicht nur wegen unseres erforderlichen Gruppenvissums.

Hier wird die Uhr ein erstes Mal um eine Stunde vorgestellt. Es ist kurz nach 7 Uhr Ortszeit, als der fertig kontrollierte Zug den Regelspurteil des Bahnhof Brest (Warschauer Seite) erreicht.

Während sich die anderen die Umspurung ansehen möchten, steigen Tatjana und ich aus, eigentlich um Geld zu tauschen und Proviant einzukaufen. Dieses Vorhaben scheitert jedoch kläglich, weil Tatjana ihre PIN für ihre Geldkarte vergessen hat. So muss ich halt bis Saratow mit den Restbeständen von der letzten Reise auskommen.

Um 8:30 Uhr wird der umgespurte Zug auf der Moskauer Seite des Bahnhofs Brest von einer Rangierlok bereitgestellt.

Ich verabschiede mich von Tatjana und um 8:47 Uhr verlassen wir Brest mit nur noch eine Stunde Verspätung in Richtung Nordost.

Der Zug ist jetzt um einige russische Wagen verstärkt, worunter sich zu unserer Erleichterung auch ein Speisewagen befindet.

Wiederum ist es sonnig und die Klimaanlage leistet ganze Arbeit, was uns aber auch nicht davon abhält, das eine oder andere Foto aus dem geöffneten Fenster zu machen.

Die belarussische Hauptstadt Minsk mit ihrem modernen Bahnhof wird mit nur noch +45 Minuten erreicht. Hier steigt jetzt auch Harald zu, der wegen Platzmangel in unserem Zug bis hier vorfahren musste. Es gibt weder Lok- noch Wagenwechsel, aber eine Bremsprobe. Bei Kilometer 491 überqueren wir die grüne Grenze nach Russland. Außer einem Schild, dass hier die Moskauer Eisenbahn beginnt, gibt es nichts zu sehen. Die Uhr ist aber um eine weitere Stunde vorzustellen.

In Orscha verlassen uns die Kurswagen nach Jekaterinburg, Omsk und Nowosibirsk. Die bei der Moskauer Eisenbahn vorherrschende Farbe bleibt grün: Vom Toilettenhäuschen bis zum Fahrleitungsmast ist alles grün angestrichen. Die Landschaft ist auf diesem Abschnitt nicht besonders spektakulär. Immer wieder aber gibt es kleine Seen und Flüsse, in denen Menschen Baden oder am Ufer ein Picknick machen.

Um 19 Uhr treffen wir uns im Speisewagen. Es ist ein klassisches Modell aus der Waggonfabrik in Ammendorf bei Halle/Saale mit modernisierter Einrichtung. Wie zu erwarten war, ist nicht viel los, und wir haben bei den Plätzen die freie Auswahl. Für die meisten Reisenden hier ist ein Besuch im Speisewagen einfach unbezahlbar. Wer aber die Preise in den Speisewagen in Deutschland oder der Schweiz kennt, fühlt sich hier wie im Paradies, zumal hier noch richtig gekocht wird und nichts aus der Mikrowelle kommt. Die Speisekarte gibt es sowohl in russisch als auch auf deutsch und ist gut sortiert. Ich bestelle für mich schon fast traditionell „Eskalop“ (Schnitzel) mit Bratkartoffeln, einen gemischten Salat und dazu natürlich Brot. Zu trinken gibt es neben Bier der Marke „Baltika“ auch Limonaden, wozu ich mich entscheide. Nach nur einer ¼ Stunde wird das Essen serviert (Gibt es doch eine Mikrowelle?). Es ist für russische Verhältnisse eine riesige Portion und sieht nicht nur gut aus, sondern schmeckt auch so. Umgerechnet kostet alles zusammen etwas über 9 € pro Person.

Den Bahnhof Wjasma erreicht der Zug wieder pünktlich. Die TschS7, die uns seit Brest gezogen hat, wird durch eine moderne Gleichstromelektrolok vom Typ TschS2k getauscht.

Bei einem schönen Sonnenuntergang geht es weiter in Richtung Moskau. Siebenundsechzig Kilometer vor Moskau biegen wir rechts ab und lassen die russische Hauptstadt links liegen.

## 3. Tag, 23. Juli 2007 ANKUNFT IN SARATOW

Am Morgen hat der Zug fast drei Stunden Verspätung, wie mir das „Büro“ (Udo & Harald) berichtet. Wir haben wohl in der Nacht irgendwo in einem Rangierbahnhof mehrere Stunden gestanden. Auch heute scheint die Sonne wieder von einem wolkenlosen Himmel.

Nach der Morgenwäsche und dem Frühstück erreichen wir Mitschurinsk um 9:01 statt um 7:07. Hier verlässt uns die TschS4, die uns seit Rajsan befördert hat. Auch die Kurswagen nach Adler am Schwarzen Meer verlassen uns hier und werden mit den Reisenden auf einem Rangiergleis ohne Bahnsteig in der brütenden Sonne abgestellt. Unser etwas gerupfter

Zug erhält eine Diesellok von Typ TEP 70 am anderen Ende.

Südlich von Tambow werden wir Zeuge einer fliegenden Überholung von einem auf dem Gegengleis fahrenden Kohlegüterzug. Zur Krönung ist dieser sogar mit einer WL 80 bespannt, die hier von einer 2TE10 („Erdbeben“) über den fahrdrahtlosen Abschnitt geschleppt wird.

Ab Rtschewo geht es wieder elektrisch weiter. Jetzt mit einer hochmoderner EP1 Baujahr 2006. Das Empfangsgebäude wird zur Zeit grundsanitiert, und seit meinem letzten Besuch vor 4 Jahren wurde auch eine neue Fußgängerbrücke über die Gleise gebaut. Von dieser hat man nun einen guten Überblick über weitläufigen Gleisanlagen.

Bereits 1½ Stunden vor der Ankunft in Saratow setzt bei dem Zugpersonal eine rege Tätigkeit ein. Ein gutes Dutzend Tragetaschen mit hochprozentigen Alkoholika aber auch Waschmittel, wandert aus dem Dienstabteil in Abteil Nummer 6.

Mit 2½ Stunden Verspätung läuft der Zug in den Bahnhof von Saratow ein. Bis auf den Kurswagen nach Ufa enden alle Wagen hier und auf dem Bahnsteig herrscht ein unglaubliches Gedränge. Nachdem wir uns alle wieder gefunden haben, gehen wir durch die Bahnsteigunterführung zum Hauptaussgang. Einige möchten die Gelegenheit nutzen und im Bahnhof am Geldautomaten mit der EC-Karte noch Geld holen, was dann aber doch nur an einer Wechselstelle gelingt. Unser Hotel „Slovakia“ liegt an der Wolga, und das ist ein ganzes Stück vom Bahnhof entfernt. Während einige die Strecke mit dem Linienbus zurücklegen möchten, entscheiden wir uns für das Taxi. Es kostet zwar 200 Rubel, aber dafür müssen wir auch unser Gepäck nicht schleppen.

Nach und nach treffen alle am Hotel ein, ein langweiliger Betonklotz aus der Sowjetära. Immerhin hat man von den Zimmern einen wunderschönen Blick auf die Wolga.

Für 20 Uhr hat sich ein Teil der Gruppe zum Abendessen verabredet. In einem direkt an der Wolga gelegenen Restaurant, welches den merkwürdigen Namen „Bruderschaft“ trägt, lassen wir uns nieder. Es ist gut besucht, an einem langen Holztisch mit Blick auf die Wolga finden wir aber Platz. Das Restaurant hat ein leicht bayrisch angehauchtes Ambiente mit vielen Fähnchen und Bierkrügen. Auf der überraschend umfangreichen Speisekarte, die es neben russisch auch auf englisch gibt, finden sich so kuriose Speisen mit Namen wie „Jürgen“ für ein Schnitzelgericht oder „Prinz August“ für ein Fischgericht. Den Vogel haben sie aber mit einem Gericht abgeschossen das den Namen „Das Dritte

Reich“ trägt. Und das in einer Stadt, welche von selbigem nicht gerade „verwöhnt“ wurde. In Deutschland undenkbar, da könnte das Restaurant gleich wieder schließen.

Davon abgesehen, dass es hier nicht gerade billig ist, und wir fast eine Stunde auf das Essen warten, schmeckt das Essen aber ganz gut. Gegen 23 Uhr beende ich diesen Tag.

#### 4. Tag, 24. Juli 2007 SARATOW AN DER WOLGA

Obwohl ich bereits vor zwölf Jahren das erste Mal und zuletzt vor vier Jahren in Saratow gewesen bin, kenne ich die Stadt so gut wie gar nicht. Dies soll sich aber nun endlich ändern. Es ist 7 Uhr, als der Wecker klingelt. Die Sonne steht bereits über der Wolga und scheint ins Zimmer. Noch ist es auch angenehm frisch. In der zweiten Etage gibt es ab 8 Uhr das Frühstücksbuffet, welches sich hier in Russland „Der Schwedische Tisch nennt“. Es ist ganz o.k., kann aber natürlich im direkten Vergleich mit einem skandinavischen Frühstücksbuffet nicht bestehen.

Um 9 Uhr haben wir uns zur Stadtbesichtigung per Straßenbahn verabredet.

Die Stadt Saratow hat rund 850.000 Einwohner und liegt an den Rändern des Hüggellandes der Wolgaplatte und erstreckt sich bis an das Ufer der Wolga. Das Stadtzentrum befindet sich unweit des Wolgaufers. Die Wolga ist hier etwa drei Kilometer breit und wird nahe unserem Hotel von der Brücke von Saratow überquert. Saratow wurde 1590 als Zarenfestung gegründet. Vorher war die Stadt „Hauptstadt“ der Goldenen Horde, des mongolischen Reichs in Osteuropa und Westsibirien. Seit dem 18. Jahrhundert und bis zu den Deportationen im Zusammenhang mit dem Zweiten Weltkrieg lebten in Saratow zahlreiche Russlanddeutsche, die auch in der Architektur der Stadt ihre Spuren hinterlassen haben. Im 19. Jahrhundert, während ihrer Blütezeit, war die Stadt die viertgrößte im Russischen Reich. Der erste Mensch im Weltall, Juri Gagarin, studierte übrigens an der Technischen Universität in Saratow und landete nach seinem legendären Flug auch im Saratower Gebiet.

Für heute aber steht erst einmal die Gesamtbereisung der Straßenbahn auf dem Programm. Zunächst jedoch geht es erst einmal mit dem Trolleybus ins Zentrum. Am großen Lenindenkmal, welches kurioserweise heute vor der größten Bank der Stadt steht, machen wir einen ersten Fotostop. Weiter geht es mit der Tramway Linie 11 in den Norden der Stadt. Außerplanmäßig fährt die 11 auch den kurzen Streckenast der Linie 12 ab, dafür jedoch leider nicht bis zum Streckenende der Linie 11. Diese verschwindet in einer unge-

wöhnlich langen Betriebsstrecke eines Betriebshofes.

Auf der Rückfahrt ins Stadtzentrum müssen wir wegen einer Betriebsunterbrechung eine längere Pause einlegen. Überhaupt ist das bisher befahrene Streckennetz der Straßenbahn in einem mehr oder weniger schlechten Zustand. Hauptschwachstellen sind die Gleise und da besonders die Schienenstöße. Diese sind schlecht unterfüttert, durchbrochen und total abgefahren. An der Haltestelle Sennoj Rynok steigen wir in die Bahn der Linie 3 um und fahren in den Stadtteil Dachnaja. Wir überqueren die Eisenbahn, über die wir gestern angekommen sind und folgen dieser mehr oder weniger parallel auf einer eigenen Trasse in Richtung Norden, bis sie in einem Neubauviertel endet. Endet ist eigentlich nicht ganz richtig, denn hier schließen sich noch die Linien 6 und 4 an. Dass die Linie 3 nicht durchgebunden wird, liegt sicherlich daran, dass es im Tarifsystem der Straßenbahn keine Preisstufen gibt. Diese erzeugt man künstlich, indem Linien gebrochen werden und man zur Weiterfahrt umsteigen muss. Jeder Fahrschein ist nur für eine Fahrt gültig und hat keine Umsteigeberechtigung. Diese beiden Streckenäste sind dann schon sehr ländlich und führen mit abenteuerlichen Steigungen über Felder und durch Wiesen. Von dem Gleis selber ist durch den Bewuchs nichts zu sehen. Auch der Fahrzeugpark, obwohl erst ab den 80er Jahren von KTM gebaut, ist total heruntergekommen. Fehlende Fenster und Sitze, defekte Türen sind eher die Regel als die Ausnahme.

Wieder zurück im Zentrum wird erst einmal eine Mittagspause eingelegt. Es ist sehr heiß und die Stadt voller Menschen. Weiter geht die Fahrt dann mit der Linie 9 in Richtung Südwest. Wir überqueren wieder die Eisenbahn und folgen ihr südlich durch große Industriegebiete. Die Gleise scheinen, je südlicher wir kommen, immer schlechter zu werden. Die Krönung ist sicherlich die Linie 5, eine Verbindungsstrecke zwischen der Linie 8 und 7. Einmal davon abgesehen, dass wir die einzigen Fahrgäste sind, geht die Fahrt über die desolaten Gleise nur im Schrittempo voran. Die Gleise sind stellenweise völlig im Morast oder Sand versunken. Wenn irgendein Abschnitt bei der Straßenbahn stillgelegt wird, dann sicherlich die Linie 5. Zum Abschluss befahren wir noch die Streckenäste 2, 7 und 10 um dann nach ca. zehn Stunden die Straßenbahn von Saratow als „bereist“ abzuhaken. Am Prospekt Mirnyj, der Wendeschleife der Linien 3, 9 und 10, steige ich aus.

Über den Prospekt Kirowa, der Fußgängerzone, gehe ich durch die Altstadt. Die gesamte Altstadt ist sehr malerisch, und es gibt zahlreiche prächtige Gebäudeensembles aus vielen Jahrhunderten, so et-

wa in der ehemaligen „Deutschen Straße“ (Uliza Nemezskaja). Prächtige Beispiele des Jugendstils sind in Saratow allorts zu finden wie etwa die „Villa Reinike“ von Fjodor Schechtel, die er 1912 errichtete. Ich durchquere das Station Dynamo und komme an die Wolga. Auf der Promenade am Wolgaufer flanieren Touristen und Einheimische.

#### 5. Tag, 25. Juli 2007 ENGELS

Es ist erst 6:30 Uhr. Noch vor dem Frühstück nehme ich mir vor, die nahe gelegene Wolgabücke für ein Foto von Stadt und Fluss zu besuchen. Die Brücke überquert die Wolga an ihrer schmalsten Stelle und verbindet die Städte Saratow und Engels jeweils zentrumsnah. Die Brücke wurde 1965 fertig gestellt und galt damals mit einer Länge von 2.803,7 Metern als längste Brücke Europas. Die Brücke quert kurz vor dem Ufer von Engels eine kleine, unbebaute Insel, welche von den Bewohnern beider Städte im Sommer intensiv als Badestrand und Erholungsgebiet genutzt wird.

Die Brücke ist für den Straßenverkehr ausgelegt und bietet in jeder Richtung eine Fahrspur, die jedoch breit genug ist, um auch mehreren Fahrzeugen nebeneinander Platz zu bieten. Bis 2002 war die Brücke sogar elektrifiziert und konnte von Trolleybussen befahren werden. Heute wird der öffentliche Nahverkehr zwischen den beiden Städten mit Omnibussen abgewickelt. Auf Saratower Seite befindet sich an der Brückenauffahrt eine zentrale Bushaltestelle.

Der schiffbare Teil am Saratower Ufer besteht aus fünf Teilstücken mit Spannweiten von 106 + 166 + 166 + 166 + 106 Metern. Auf der Reststrecke der Brücke werden Zwischenräume von 20 bis 70 m überbrückt. Es handelt sich um eine Stahlbetonkonstruktion. Die Brücke präsentiert sich heute in einem absolut desolaten Zustand und müsste eigentlich nicht nur für Fußgänger gesperrt werden. Fehlende Geländer und Löcher im Boden des Stahlbetons geben die Sicht auf die Wolga frei. Die Brücke bei Nacht zu überqueren ist, wenn überhaupt, nur mit einer entsprechend hellen Taschenlampe möglich. Als ich den höchsten Teil der Brücke erreiche, bietet sich mir jedoch ein prächtiger Blick über die hier mehrere Kilometer breite Wolga und die Stadt Saratow.

Um 8 Uhr gibt es wieder Frühstück und um 9:15 Uhr stehe ich abmarschbereit mit Gepäck in der Hotellobby. Um das Gepäck bis zu unserer Abfahrt am späten Nachmittag im Bahnhof zu deponieren, nehmen wir diesmal nicht ein Taxi, sondern einen Trolleybus der Linie 5, stellen aber zu spät fest, dass der O-Bus gar nicht zum Bahnhof fährt. Erst als wir die Eisenbahn östlich des Bahnhofs überquert haben, steigen wir

aus und fahren mit der Linie 10 zurück zum Bahnhof. Wegen des schweren Gepäcks müssen wir diesmal im Bus 10 Rubel extra bezahlen.

Am Bahnhof angekommen deponieren wir das Gepäck wie vorgesehen in der Gepäckaufbewahrung.

Zusammen mit Udo und Olav nehme ich den Bus 287k nach Engels. Engels liegt auf der anderen Wolgaseite. Die Stadt ist Verwaltungssitz des gleichnamigen Rajon (Kreis) Engels und mit 192.000 Einwohnern drittgrößte Stadt der Oblast (Bezirk) Saratow. Wir überqueren die von mir schon am morgen besuchte Wolgabücke und fahren direkt in das Stadtzentrum. In der Stadt herrscht ein russisch-südländisches Flair; Verkehrschaos und Bauten aus dem 19. Jahrhundert prägen das Stadtbild der Innenstadt. Im Zentrum befindet sich in der Tat ein großes Friedrich-Engels-Denkmal. Eine benachbarte Kleinstadt in der Region Engels trägt übrigens den Namen Marx. Engels war während der Zeit der Wolgadeutschen die Hauptstadt der Kommune. Leider hält der Bus nicht am Bahnhof, so steigen wir am Puschkindenkmal aus und versuchen den Bahnhof zu Fuß zu erreichen. Nach ca. 20 min. Fußweg durch eine Siedlung mit vielen alten schönen Holzhäusern erreichen wir den schmucken, aus Ziegelsteinen gebauten Bahnhof Engels, der heute noch den alten Namen der Stadt Pokrowsk trägt.

Nach einigem Suchen finden wir tatsächlich einen Fahrplan mit Zügen auf dieser nicht elektrifizierten Stichbahn. Demzufolge müsste um 12:33 Uhr ein Zug nach Anisovka fahren. Und tatsächlich  $\frac{1}{4}$  Stunde später rumpelt ein für russische Verhältnisse superhochmoderner Triebwagen über heruntergekommen Schienen in den schnuckeligen Bahnhof. Der Dieseltriebwagen wurde erst 2005 in Russland gebaut, wie das Fabrikschild verrät, hat zwei Drehgestelle und ähnelt im weitesten Sinne mit einem deutschen Triebwagen der früheren Baureihe 627.

Pünktlich setzt sich der Triebwagen mit ca. 15 Reisenden in Bewegung. Obwohl die Strecke nur elf Kilometer lang ist, hält der Triebwagen immer wieder an kleinen Stationen, deren Bahnsteige gerade mal so lang sind wie der Triebwagen. Wir passieren mehrere Industriebetriebe mit zahlreichen Anschlussgleisen auf denen eine Rangierlok Güterwagen zustellt, durchqueren ein großes Lokdepot mit vielen 2TE10 (zweiteilige Gliederloks). Wenig später mündet von rechts kommend die elektrifizierte Hauptstrecke aus Saratow ein. Zum Schluss wird noch einen großer Rangierbahnhof durchfahren an dessen Ende die Fahrt im kleinen Bahnhof Anisowka endet. Wir machen ein paar Bilder und nach etwas mehr als einer halben Stunde geht es wieder zurück nach Pokrowsk.

Vor dem Bahnhof wartet schon der „Hochzeitsbus“ aus Zürich auf uns. Hochzeitsbus aus Zürich? Das bedarf einer Erklärung. Es handelt sich dabei um einen ehemaligen Bus der Züricher Stadtwerke der gebraucht an die Stadt Saratow verkauft wurde. Da man aber offensichtlich technisch hier nicht in der Lage ist die Zielanzeige zu löschen, dreht der Bus nun wohl schon seit Jahren seine Runden als Hochzeitsbus durch Saratow und Engels. Auch innen hat er noch seine deutsche Beschriftung und über dem Ausgang steht „Viel Glück“.

Die Straßen sind total verstopft „Rush Hour“ in Saratow. Erst nach einer knappen Stunde Fahrzeit erreichen wir den Bahnhof von Saratow. Gerade noch rechtzeitig zum vereinbarten Zeitpunkt um 15:30 Uhr. Ich kaufe noch etwas Proviant für die nächste Etappe und schaue, wo unser Zug nach Samarkand abfährt. Auf dem Zugzielanzeiger im Bahnhof steht er noch nicht, dafür jedoch auf Gleis 6. Schnell sind die anderen informiert, das Gepäck aus der Aufbewahrung geholt.

Wir haben Wagen 4, den viertletzen des ganz aus usbekischen Wagen bestehenden Zuges. Bei dem Versuch unsere Abteile zu beziehen, stellen wir fest, dass diese mit Gepäck von anderen Reisenden belegt sind und in einem Abteil sogar eine Person ihren Rausch ausschläft. Dem usbekischen Zugpersonal ist das ziemlich egal. So kostet es uns einige Mühe beides aus unseren Abteilen zu entfernen. Nichts desto trotz setzt sich Zug 332 nach Taschkent zu seiner 3.136 km langen Fahrt pünktlich in Bewegung. Als Zuglok haben wir eine schicke blaue Diesellok der Baureihe TEP 70.

Nach einer  $\frac{3}{4}$  Stunde des Herumkriechens erreicht der Zug die eingleisige Eisenbahnbrücke über die Wolga. Der Bau der Brücke begann 1930, und am 17. Mai 1935 wurde die etwa 1.850 m lange Brücke dem Verkehr übergeben. Der Bau der Brücke war langwierig und schwierig. Der ursprüngliche Fertigstellungstermin 15. Februar 1934 konnte nicht gehalten werden. Am 13. April 1934 geschah ein großes Unglück. Bei der Montage der Brückenträger kam es zu Deformationen und die Brücke fiel buchstäblich in sich zusammen. Das Unglück geschah um die Mittagszeit und die meisten Arbeiter aßen aus Gründen der Zeitersparnis direkt am Arbeitsplatz. Alle wurden in die Wolga geschleudert. Es ertranken etwa 150 Menschen, genaue Zahlen sind in den Archiven nicht zu finden. Die offiziellen Stellen und Zeitungen jener Zeit schweigen.

Einige Kilometer weiter durchfahren wir den Bahnhof Anisowka, den wir ja schon heute Morgen besucht haben. Jetzt erfahren wir auch den Grund für den riesigen Rangierbahnhof, die Fahrleitung endet hier, und alle

Züge in Richtung Südost müssen auf Diesellok umgespannt werden.

Der Zug erreicht den kleinen unscheinbaren Bahnhof Urbach (frühere Bezeichnung) oder auch Puschkino. Auf dem Bahnsteig werden neben Bier auch gerupfte Gänse verkauft. Hier verlassen wir die Hauptbahn nach Orenburg in einer scharfen Rechtskurve in Richtung Süden. Von nun an heißt es auch für mich wieder volle Konzentration, war mir die Strecke bis Urbach doch schon von früheren Reisen bekannt. Von nun an geht es auf direktem Wege der Kasachischen Grenze entgegen.

In Krasnji Kut steht der ganze Bahnhof voller Güterzüge. Kaum hat der letzte Wagen unseres Zuges die Einfahrtsweiche verlassen, da setzt sich auch schon der nächste Güterzug in Bewegung. Wir sind noch nicht richtig zum halten gekommen, als auf dem Nachbargleis ein weiterer Güterzug herandonnert.

Die Strecke ist seit Urbach eingleisig und in einem überraschend guten Zustand. Mit geschätzten 100 km/h geht es in die Nacht südwärts. Unterdessen erreichen mich erste Lagemeldungen aus dem vier Wagen entfernten Speisewagen. Er soll ordentlich und sauber sein. Erste Kontakte wurden mit dem Personal auch schon geknüpft. Einem Besuch morgen meinerseits steht also nichts entgegen.

Während sich das „Büro“ noch darüber den Kopf zerbricht, wann wir wo das erste Mal die Kasachische Grenze überqueren, beende ich den Tag.

## 6. Tag, 26. Juli 2007 KASACHSTAN

Jetzt ist Schluss mit lustig, nachdem wir in der Nacht mehrmals unbehelligt die russisch/kasachische Grenze überquert haben, wird es jetzt ernst. 3:30 Uhr zeigt die Uhr bei der Ankunft im Russischen Grenzbahnhof Aksaraisk,  $2\frac{1}{2}$  Stunden Aufenthalt. In der ersten Stunde passiert erst einmal nichts. Dann endlich werden immerhin die Pässe eingesammelt. Draußen gibt ein wildes Gerede. Direkt vor unserem Wagen befindet sich die Kontrollstelle für Fußgänger. Nach einer Weile gibt es die gestempelten Pässe zurück. Noch ein Blick des Zoll hinter alle Wand- und Deckenverkleidungen und zumindest wir sind fertig. Währenddessen geht das Palaver draußen auf dem Bahnsteig weiter. Eine Person sitzt bereits in Handschellen auf einer Bank. Über der Tür welche den Zugang zum geteilten Bahnsteig ermöglicht, hängt ein Schild mit der Aufschrift „Input“. Die abzweigende Strecke nach Astrachan ist hier elektrisch, wird aber auch von Dieselloks befahren. Immer wieder donnern Güterzüge durch den kleinen Bahnhof.

Der Himmel ist wolkenlos, und noch ist es angenehm kühl. Mit Sonnenaufgang setz-

ten wir die Fahrt pünktlich um 5:50 Uhr in Richtung Osten fort. Bereits seit wir gestern die Wolga überquert haben, ist die Landschaft absolut flach. In regelmäßigen Abständen gibt es Rangierbahnhöfe entlang der Strecke, in denen lange Kesselwagenzüge mit Rohöl aus dem Kaspischen Meer stehen. Eine riesige Ö Raffinerie taucht auf, Gleise gehen drunter und drüber durch. Nachdem auch der letzte Rangierbahnhof passiert ist, wird die Strecke eingeleisig und die Fahrleitung endet auch.

Die Strecke ist kerzengerade, bei Kilometer 39 ist in völliger Einöde die russisch/kasachische Grenze. Genau hier verlassen uns auch die Soldaten, die noch im Zug waren. Bei Kilometer 70 sehen wir die ersten Kamele in der Steppe.

Noch ein paar Kilometer weiter erreichen wir den kasachischen Grenzbahnhof Ganiushkino. Die 2TE10 wird angehängt, ein Grenzer geht zur ersten visuellen Kontrolle durch den Zug. Dann passiert erst einmal wieder nichts. Ich nutze die Zeit zum Frühstück, während die anderen darüber rätseln, in welcher Zeitzone wir und gerade befinden. Fakt ist, dass wir uns nur weniger Meter über den Meeresspiegel befinden und das Kaspische Meer nicht mehr weit ist.

Ein Grenzer kommt mit unserer Schaffnerin und sammelt die Pässe ein. Er fragt, wo wir hin möchten, und ich zeige ihm unser Zuglaufschild welches im Abteil aushängt, was bei ihm nur ein Kopfschütteln verursacht.

Um 10:37 Uhr setzt sich der Zug wieder in Bewegung – ohne unsere Pässe!

Wir haben den Grenzbahnhof kaum verlassen, da kommt unser Schaffner schnappt sich unseren Müllbeutel und befördert ihn in einem hohen Bogen aus dem geöffneten Abteifenster. Umweltschmutz auf usbekisch in Kasachstan. Auf wunderbarer Weise tauchen später, zur Erleichterung aller, die Reisepässe wieder auf.

Im 25 m Schienstoßrhythmus geht die Fahrt in Richtung Osten. Die Sonne knallt auf eine leicht wellige Grassteppe auf der hin und wieder einige Kamele (Dromedare?) weiden. Das Kaspische Meer, welches wenige Kilometer südlich parallel zur Bahn verläuft, ist bis auf einige kleine Teiche nicht zu sehen. Ab dem kleinen Bahnhof Isatai wird aus der Grassteppe eine richtige Sandwüste mit Meter hohen Dünen. Unser Zug kreuzt einen Ölzug. Der Bahnhof ist sogar mit Personal besetzt, ansonsten scheint es aber keine Einwohner zu geben.

Nächste Station Beket, Höhe über normal Null –8 Meter, es gibt ein Überholgleis, ein Abstellgleis mit Kesselwagen und ein keines Empfangsgebäude, wo eine Aufsichtsbeamtin mit großem Hut unserem

Zug die Durchfahrt erteilt. Drumherum soweit das Auge reicht nichts als Gras bis zum Horizont. Hier Dienst zu tun, ist wahrlich keine Belohnung.

Der Zug nähert sich Atyrau, einer rund 150.000 Einwohner zählenden Industriestadt. Lange geht die Fahrt durch Industriegebiete der Erdölverarbeitung und Chemieindustrie. Auf einer unscheinbaren Brücke überqueren wir den 2.428 km lange Fluss Ural, der 45 km weiter ins Kaspische Meer mündet und damit die Grenze zwischen Europa und Asien bildet. Wenig später hält der Zug am Hausbahnsteig des Bahnhofs. Hektische Betriebsamkeit setzt ein, viele Reisende steigen aus und noch mehr Reisende mit riesigen Gepäckbergen steigen ein. Nach erfolgtem Lokwechsel geht pünktlich um 16:15 Uhr die Fahrt weiter.

Auch wenn es nur überraschende 34 Grad in der Sonne sind, hat die Klimaanlage Mühe, das Abteil auf eine angenehme Temperatur zu halten. Sobald der Zug die zum Betrieb der Klimaanlage erforderliche Geschwindigkeit unterschreitet, schaltet sie sich aus, und das kommt bei den Streckenzuständen nicht selten vor.

Im Bahnhof Karabatano kreuzt unser Zug einen aus komplett neuem kasachischem Wagenmaterial gebildeten Zug aus Almaty. Jeweils an der Spitze und am Schluss läuft ein Generatorwagen für die Klimaanlage mit. Die Fahrgäste werden wohl keine Probleme mit zu heißen Abteilen haben. Nur ¼ Stunde später kreuzt der nächste Zug. Es ist unser Gegenzug nach Saratow, der von unserem Zugpersonal mit großem Hallo begrüßt wird, es sind halt Kollegen.

Um 18 Uhr erreichen wir den Wüstenknotenbahnhof Makat. Unser Zug hält am einzigen Bahnsteig. Hier gibt es seit langem auch mal wieder Händler auf dem Bahnsteig, wie man sie aus Russland kennt. Neben tiefgefrorenem Mineralwasser gibt es Bier, Backwaren und was man sonst noch so für die Reise braucht. Auf der vom Bahnsteig abgewandten Seite wird heftig rangiert. Zum Einsatz kommen umgebaute 2TE10. Mit zwölf Minuten Verspätung geht es weiter. Nachdem Verlassen der Stadt folgt eine 90° Grad Kurve in Richtung Süden.

Je weiter es nach Süden geht, desto seltener sind Salzflächen zu sehen. Deshalb wird die Landschaft aber auch nicht grüner. Hin und wieder eine Wasserfläche und ab und zu mal eine Ölpumpstation, ansonsten freie Sicht bis zum Horizont.

Mit einem spektakulären Sonnenuntergang über der Kasachischen Steppe beende ich gegen 21 Uhr diesen Tag.

**7. Tag, 27. Juli 2007  
NEUBAUSTRECKE IN USBEKISTAN**  
Der heute Tag beginnt wie der letzte Tag – mit Grenzkontrollen. Diesmal ist es Beineu

in Kasachstan an der Grenze zu Usbekistan. Es ist irgendwann zwischen Mitternacht und 1 Uhr in der Frühe, als die Show beginnt. Dass heißt, eigentlich passiert – wie üblich – erst einmal – n i c h t s. Auf dem Nachbargleis steht ein überfüllter Zug mit Hartschläferwagen, und am Ende des Bahnsteigs steigt unter lauter Discomusik eine Party. Nun kommen auch endlich ein paar Grenzer, machen einen Stempel in den Pass und nehmen ihn mit. Wir müssen weder unverständliche Zolldeklarationen ausfüllen noch wird hinter die Verkleidung des Waggon geschaut. Es ist 2:50 Uhr als sich der Zug in Bewegung setzt. Erst nachdem wir den Bahnhof schon verlassen haben, gibt uns unser Schaffner die Reisepässe wieder zurück.

Nach einer halben Stunde erreicht der Zug den usbekischen Grenzbahnhof Karakalpak. Auch hier dauert es wieder seine Zeit, bis sich jemand sehen lässt. Die Grenzbeamten schauen sich unsere exotischen Reisepässe an – Touristen sind hier eher selten, machen ihren Stempel auf das Visum und gehen. Haben die jetzt nichts vergessen? Wir schalten das Licht im Abteil aus, offensichtlich nur, damit es vom nächsten vorbeigehenden Grenzer wieder eingeschaltet wird! Etwas später stürmen Händler den Zug, und wir glauben, das war es jetzt aber wirklich mit den Grenzkontrollen. Aber irgend so ein schlauer Zöllner meint dann doch uns noch beschäftigen zu müssen und drückt uns Zolldeklarationen in die Hand. Wir schreiben irgendeinen Mist hinein, da es ja ohnehin niemanden interessiert. Von einigen von uns werden die Deklarationen sogar eingesammelt, andere können sie behalten. Ob das alles hier so richtig ist – wen interessiert das? Um 5:23 Uhr geht die Fahrt endlich weiter und ich schlafe wieder ein.

Geweckt werde ich dann weniger durch die Sonne, die ins Abteil scheint, als vielmehr durch ein ständiges Herumlaufen auf dem Gang. Die Händler sind immer noch im Zug. Und was sie alles verkaufen möchten: Unterwäsche, Nachthemden, Lebensmittel, Rasierer bis hin zu Maschinengewehren aus Kunststoff. Vor allem wird aber usbekische Währung feilgeboten („Sum, Sum, Sum ....!“). Bei einem der Händler tausche ich 240 Rubel in 1.200 SUM um.

Draußen ist die Landschaft so „spektakulär“ wie gestern. Eine Wüste bis zum Horizont und die Eisenbahn wie mit dem Lineal gezogen mittendurch, so dass ich mich frage, ob sich die mit 478 km längste gerade Eisenbahn der Welt wirklich in Australien befindet?

Der Strom der Händler im Zug nimmt kein Ende. Es wird schon der Vorschlag gemacht, einen von ihnen zu markieren, um die Umlaufgeschwindigkeit zu ermitteln. Hans und Olav sind unterdessen dabei

das Equipment zu eichen. Die Höhe beträgt demnach 125 Meter und die Außen-temperatur nicht einmal +30 Grad.

Vor Kungrad ändert sich die Landschaft, der Zug fährt unterhalb einer ca. 80 m hohen, stark ausgewaschenen Klippe entlang. Auch wenn es momentan nicht vorstellbar ist, starke Regenfälle scheint es auch hier zu geben. Noch vor dem Stadtgebiet von Kungrad überqueren wir auf einer Brücke den ersten Fluss seit langem. Der Bahnhof von Kungrad besteht aus nur einen Bahnsteiggleis und einem großen Rangierbahnhof. Auf dem Bahnsteig wird unser Zug schon sehnsüchtig von den örtlichen Händlern erwartet.

Ich kämpfe mich mit Udo durch bis zur Lok. Ein Uniformierter will meinen Pass sehen, ich erkläre ihm kurz die Lage und ich kann dann drauflos fotografieren. Die Lok wurde unterdessen schon abgehängt und der hier endenden Wagen aus Saratow von einer Rangierlok abgezogen. Das alles geht so schnell, dass die Reisenden in dem Waggon Mühe haben, noch rechtzeitig ihre Waschmaschinen und Kühlschränke auszuladen.

Auf dem Bahnsteig gibt es neben dem üblichen Krimskrams auch große Trockenfische zu kaufen - zur besseren Portionierung aufgeklappt und das Fleisch auf der Haut in Streifen geschnitten.

Mit +15 Minuten geht es weiter. Die Landschaft ist zwar jetzt wieder genauso flach wie tags zuvor, dafür aber umso einiges grüner. Hin und wieder gibt es sogar kleine Seen zu sehen. Im Zug hat indessen wieder der Händlerstrom eingesetzt. Schuhe, Kosmetik, Hals- und Kopftücher sind diesmal im Angebot.

Südlich von Kungrad ist nicht nur die Landschaft grüner, nein es gibt sogar „richtige“ Landwirtschaft mit Kartoffeln und Baumwolle. Auch Mannesmann scheint in Usbekistan groß im Geschäft zu sein: Wie schon in Kasachstan sieht man auch hier lange Güterzüge mit Röhren für Ölpipelines.

Gegen Mittag nähern wir uns einem ersten Höhepunkt der Reise, der Neubaustrecke zur Umfahrung von Turkmenistan. Über eine neugebaute Verbindungskurve verlässt der Zug die Hauptstrecke, die schon weniger Kilometer weiter ein erstes Mal die Grenze nach Turkmenistan überqueren wird. Wir aber fahren weiter in Richtung Nukus.

Nukus war seit der Gründung von Karakalpakistan im Jahre 1925 Hauptstadt der Republik. Noch in den 1960er Jahren war Nukus eine blühende Stadt im Norden von Usbekistan, eine Oase in der Wüste, gelegen am Aralsee und am 1.414 km langen Amudarja, der wegen seiner reißenden

Strömung den Beinamen „der Tollwütige“ trug. Noch vor der Stadt überqueren wir auf Brücken den Amudarja, den Hauptstrom auf einen Staudamm, der für die Schifffahrt sogar Schleusen hat. Der Staudamm und die damit ermöglichte Bewässerung der kargen Landschaft ist mit ein Grund, warum der einst viertgrößte Binnensee der Erde, der Aralsee, fast 45 % seiner Fläche verloren hat.

Der Bahnhof von Nukus ist ein kompletter Neubau. Einst lag der Bahnhof nur an einer Nebenbahn. Erst durch den Bau der Neubaustrecke hat der Bahnhof den Anschluss an die große weite Welt bekommen. Neben dem großzügigen Hausbahnsteig gibt es noch einen kleinen Mittelbahnsteig und einen Güterbahnhof. Zwei Minuten vor Plan geht die Fahrt weiter. In einer weiten Rechtskurve verlassen wir Bahnhof und Stadt und sind wieder in der Wüste. Während nach links die Nebenbahn nach Tschimbaj abgeht, fahren wir in Richtung Karaosek. Nach Überqueren eines Höhenrückens verläuft die Bahn wieder im fruchtbaren Tal des Amudarja.

Von einem im Nachbarabteil fahrenden Ex-General, er ist 87 Jahre alt, erfahren wir, dass die Strecke erst ein Jahr in Betrieb ist. Er zeigt uns auch eine Prawda vom 05.05. des Jahres, wo er mit einem Bild auf der Titelseite abgebildet ist. Während des 2. Weltkrieges, oder auch danach, war er in Dömitz an der Elbe stationiert. Er spricht etwas gebrochen Deutsch.

Nächster Stop Karaosek, 24 Minuten Aufenthalt. Auf dem Bahnsteig werden uns von überaus hübschen Usbekinnen Fladenbrot und Melonen angeboten. Hier beginnt jetzt auch endlich die Neubaustrecke nach Utschkuduk.

Der Zug erreicht Turgul. Es ist der Ersatzbahnhof für den Bahnhof Urgentsch, der heute in einer turkmenischen Exklave liegt und auf der Schiene nur noch über Turkmenistan zu erreichen ist. Um dies zu vermeiden, wurde diese Neubaustrecke gebaut. In Turgul steigt nicht nur der General aus, sondern es leert sich auch der komplette Nachbarwagen 3 mit Unmengen an Kartons und Kühlschränken.

Nach dem Bahnhof von Miskin verlassen wir das fruchtbare Flusstal in einem 90° Gradbogen hinein in die Wüste Richtung Osten. Nach rechts zweigt das Verbindungsgleis Drushba ab. Ob es dort Korridorzüge gibt können wir nicht in Erfahrung bringen.

Im Gegensatz zu gestern, wird es heute schon um 20 Uhr dunkel. Im Süden leuchtet von einem wolkenlosen Himmel der Vollmond. Ein Versuch, im vier Wagen entfernten Speisewagen noch etwas zu essen zu bekommen, scheitert wegen Kassenschluss.

Gegen 22 Uhr erreicht der Zug südlich von Utschkuduk das Ende der Neubaustrecke. Am Horizont sind die Lichter der Stadt zu sehen. Es erfolgt kein Fahrtrichtungswechsel, aber ein Lokwechsel. Von nun an geht es wieder in Richtung Süden durch die Nacht.

## 8. Tag 28. Juli 2007 SAMARKAND

Erster Sichtkontakt ist bei Streckenkilometer 3.770 Tendenz fallend. Bereits 1½ Stunden vor der Ankunft in Samarkand um 6:14 Uhr werden wir vom Zugpersonal geweckt. Draußen setzt langsam die Dämmerung und im Zug hektische Betriebsamkeit. Vor den WCs bildet sich der morgendliche Stau in der Rush Hour; das Zugpersonal möchte schon die Bettwäsche haben, und ich werfe noch schnell ein Frühstück ein.

In Nawoj erreichen wir die elektrifizierte Hauptstrecke aus Buchara. Pünktlich rollt der Zug im hochmodernen, aber noch nicht ganz fertig gestellten Bahnhof von Samarkand ein. Außer einem hohen Hausbahnsteig gibt es noch einen Mittelbahnsteig, wo wir ankommen und aussteigen.

Auf dem Bahnsteig werden wir schon von Frau Mujassar Dshuraeva erwartet. Sie kommt aus Taschkent, spricht sehr gut deutsch und wird uns während des Aufenthaltes in Usbekistan als Reiseleiterin, nicht als Aufpasserin, begleiten. Ihre erste Frage an uns ist, ob wir alle die abgestempelten Zolldeklarationen von der usbekischen Grenze haben?

Nach der Grenzkontrolle in der Nacht, halte ich die Frage erst noch für einen Witz. Natürlich haben wir diese nicht alle. Sie meint, dass das dann zu Problemen bei der Ausreise führen wird und wir diese uns unbedingt noch besorgen müssen.

Gepäckträger tragen unser Gepäck direkt über die Gleise zum vor dem Bahnhof wartenden Bus. Wir aber benutzen die dafür vorgesehen Unterführung und kommen direkt in dem neuen Empfangsgebäude heraus. Das Gebäude ist noch so neu, dass die riesigen Kronleuchter unter der Decke noch mit Folie verhüllt sind.

Nach einer rund 15 min. Fahrt kreuz und quer durch die Stadt, bei der ich mangels Fixpunkte, völlig die Orientierung verloren habe, kommen wir zu unserem Hotel „Malika“, das angeblich erste und einzige private Hotel in Usbekistan. Es ist ein zweistöckiges Gebäude in usbekischem Baustiel mit einem schönen Innenhof.

Von unserer Reiseleiterin bekomme ich die katastrophale Nachricht, dass das Programm von Taschkent bis Bishkek geändert werden muss. Der eigentlich von uns geplante Zug von Taschkent nach Schu

fährt nicht und der Zug von Schu nach Bishkek verkehrt vier Stunden später. Es wird „vorgeschlagen“ von Taschkent bis Schimkent mit dem Bus zu fahren und dann weiter mit einem anderen Zug nach Schu. Ankunft in Schu dann 2:30 Uhr und Weiterfahrt erst um 14:10 Uhr. Was um Himmels willen macht man 12 Stunden in Schu zumal mitten in der Nacht? Schu ist bestimmt nicht der Nabel der Welt, wohl eher so ein usbekisches Doberlug-Kirchhain. Alternativ wird der Vorschlag gemacht, direkt mit dem Bus von Schu nach Bischkek zu fahren.

Ich hänge mich sofort ans Telefon, um mit „MarcoPolo Zentral Asia Travel“ in Taschkent zu sprechen. Unzählige Vorschläge werden von mir gemacht, Fahrpläne gewälzt und Varianten geprüft. Alle Vorschläge werden jedoch, weil angeblich nicht durchführbar, abgelehnt. Ich habe den Eindruck, dass man gar nicht an Alternativen interessiert ist, sondern das geänderte Programm schon fertig in der Tasche hat. Da fährt man extra in Berlin von Savignyplatz bis zum Zoologischen Garten mit der S-Bahn um eine Bahnreiselücke zu vermeiden, da schlagen die mir einfach so einen Bus vor! Ich bin kurz davor, die Reise jetzt noch abzusagen und bitte um Bedenkzeit.

Noch unter Schock stehend beziehe ich erst einmal mein Zimmer in ersten Stock und gehe duschen.

Nach einem eher einfachen Frühstück beginnt um 9 Uhr die Stadtrundfahrt. Samarkand liegt 720 Meter hoch, hat heute rund 320.000 Einwohner und ist die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz. Samarkand, gehört zu den ältesten Städten der Welt und wurde Ende des 14. Jahrhunderts v. Chr. in der fruchtbaren Ebene des Zarafshon (griech.: Polytimetos) als Oasenstadt von den Iranern gegründet und war lange Zeit eine bedeutende Provinz des persischen Achämeniden-Reiches. Zu Wohlstand gelangte die persische Stadt durch den Handel mit den nördlichen und östlichen Regionen, die Seidenstraße verläuft durch Samarkand. Alexander der Große eroberte die Hauptstadt Sogdiens 329 v. Chr.

Unter islamischer Herrschaft florierte die Stadt, besonders während der Herrschaft der persischen Samaniden, bis sie von dem mongolischen Eroberer Dschingis Khan 1220 zerstört wurde. Der mongolische Herrscher Timur Lenk (Tamerlan) machte Samarkand zur Hauptstadt seines Großreichs.

1868 kam die Stadt offiziell unter russische Herrschaft. Sie wurde Hauptstadt einer Provinz innerhalb des Generalgouvernements Turkestan, aus dem 1918 die Turkestanische ASSR wurde. 1925 wurde sie zur ersten Hauptstadt der neu geschaffe-

nen Usbekischen SSR, verlor diese Funktion jedoch 1930 an Taschkent. Seit 1991 gehört die Stadt zur unabhängigen Republik Usbekistan, dessen zweitgrößte Stadt sie ist.

Erster Anlaufpunkt für uns ist ein großes Hotel irgendwo in der Stadt, wo wir uns vergleichsweise problemlos mit der Landeswährung SUM versorgen können. Ohne mich orientieren zu können, geht es wieder im Zickzack durch die Stadt zum Bahnhof. Dort ist aber nicht viel los; ein Güterzug mit einer WL 80 fährt durch und eine TschME ist am Rangieren. Erst als sich eine hochmoderne E-Lok auf Gleis 3 stellt, wird es spannend. Sie wurde erst 2004 in China gebaut hat 3.000 kW und hat die originelle Baureihenbezeichnung „Ozbekiston 10“. Sie wird später den Nobelzug „Shark“ (nicht: Hai) weiter nach Taschkent befördern, mit dem wir morgen fahren werden.

Vor dem Bahnhof lauern schon Herrscharen von Taxifahrern in Erwartung von Kunden aus dem „Shark“ aus Buchara. Noch bevor hier das Verkehrschaos ausbricht beginnen wir unsere „Trümmertour“ durch Samarkand. Drei Mausolen und Moscheen stehen auf dem heutigen Programm. Zunächst geht es zum Gur Emir Mausoleum.

Das Gur Emir Mausoleum ist die Grabstätte Timur Langs und einiger anderer bedeutender Timuriden. Es wurde Ende des 14. / Anfang des 15. Jahrhunderts erbaut und gilt als herausragendes Beispiel timuridischer Monumental-Architektur. Das charakteristische Merkmal des Mausoleums ist die hohe melonenförmige, gerippte Kuppel. Leider wurden große Teile der Anlage durch Erdbeben beschädigt, und wir werden ausdrücklich davor gewarnt, unter einer der Kuppeln zu treten. Den Haupteingang bildet ein großer Iwan von 12,07m Höhe, der dem Architekten Muhammad Ibn Mahmud aus Isfahan zugeschrieben wird. Ihm schließt sich ein Innenhof an, an dessen rechter Seite einst die Chanaka und an der linken Seite die Madrasa befand, von denen nur noch Fundamentreste existieren. Der Innenhof misst 29,5 x 30,4 m<sup>2</sup> und wurde um 1434 während der Herrschaft Ulug Begs gestaltet. Unmittelbar vor dem eigentlichen Mausoleum wurde ein zweiter Iwan errichtet, der zum Hof hin offen ist und einschließlich Pischtak 11,8 m hoch ist.

Rechts und links schließen sich an den Iwan zwei Arkadenmauern an, deren Verzierungen Nischen andeuten und der Front das Aussehen einer Madrasa geben. Von ursprünglich vier Schmuckminaretten, die einst freistehend die Ecken des Innenhofes markierten, sind zwei (die beiden hinteren am Mausoleum) erhalten geblieben. Sie sind mit ähnlichen Mosaiken wie der Unterbau des Mausoleums verziert, die spiralförmig um den Minarettkörper nach oben verlaufen.

Das insgesamt 34,09 m hohe Mausoleum als solches ist dreigeteilt. Das tragende Element ist ein 13 m hoher Unterbau mit quadratischem Grundriss. Die Ecken des Quadrats wurden abgeschrägt, so dass ein gleichmäßiges Achteck mit einer Kantenlänge von 7,5 m entstand. Der Unterbau ist mit geometrischen Mosaiken verziert, als Bindeglied für den Tambour wurde eine sechzehneckige Trompenzone aufgesetzt. Darauf befindet sich der Tambour, dessen Verzierung aus Majolika-Fliesen ein Band aus kufischer Schrift um den Tambour zieht, auf dem „Allah allein ist ewig“ zu lesen ist. Ober- und unterhalb des Schriftbandes befinden sich Mosaikfriese, die ebenfalls als Band um den Tambour ausgeführt sind. Die melonenförmige Kuppelschale, die etwa 13 m hoch ist, schließt den Bau ab. Die Übergangszone zwischen Tambour und Kuppel - die nach außen gewölbt ist und damit einen größeren Radius als der Tambour hat - bildet ein zweireihiges Stalaktitband. Die Kuppel ist mit 64 gleichmäßigen Rippen versehen, die jeweils für ein Lebensjahr Mohameds stehen sollen. Glasierte Fliesen, die ein einfaches rhombenförmiges und regelmäßiges Mosaik bilden, bilden die Verzierung. Obwohl dabei Fliesen verschiedener Farben - hauptsächlich türkis und kobalt, aber auch violett und orange - verwendet wurden, wirkt die Kuppel aus größerer Entfernung blau. Je nach Tageszeit und Lichteinfall ändern sich die Farbnuancen und die Schatteneffekte, die durch die Rippen hervorgerufen werden.

Nächster Tagespunkt ist die Bibi Khanum Moschee. Der mongolische Eroberer Tamerlan gab 1399 nach einem erfolgreichen Indien-Feldzug den Auftrag, eine für die damalige Zeit riesige Moschee zu bauen, welche eine Nachbildung des Paradieses darstellen sollte. Der Grundstein wurde zu einem von Astrologen bestimmten Zeitpunkt gelegt und nach nur 5 Jahren war der Bau 1404 vollendet, obwohl Timur das Portal einmal abreißen und neu errichten ließ, da es ihm im Vergleich zur imposanten Kuppel zu niedrig vorkam. Die rechteckigen Außenmauern sind 167 m lang und 109 m breit. Das Hauptportal ist 40 m hoch, der Innenhof misst 540 m<sup>2</sup>.

Die Moschee ist nach der Lieblingsfrau Tamerlans benannt, die der Legende nach ein Verhältnis mit dem Architekten hatte. Schon bald nach Fertigstellung verfiel die Moschee rapide, da die damals üblichen Baumaterialien und die Fähigkeiten der Baumeister nicht für die damaligen Verhältnisse gigantische Bau ausreichten, der darüber hinaus (für den politisch instabilen Raum typisch) überhastet fertig gestellt wurde. Schließlich stürzte sie 1897 bei einem Erdbeben teilweise ein. 1974 wurde die Moschee komplett neu gebaut. Leider ist der Bau wirklich so riesig, dass man ihn bedingt durch die enge Bebauung drumherum kaum ganz fotografieren kann.

Direkt neben der Bibi Khanum Moschee liegt der Siab Dekhan Markt. Er mag ja einer der größten der Stadt sein, aber er ist doch alles andere als typisch in Asien. Er ist so sauber, dass er auch gut in einer deutschen Großstadt stehen könnte.

Weiter geht die Fahrt zu der sicherlich berühmtesten Sehenswürdigkeit von Samarkand – dem Registan Platz. Der Registan ist einer der prächtigsten Plätze Mittelasiens. Registan könnte als „Sandiger Platz“ übersetzt werden. Das Ensemble von drei Medresen ist ein gutes und unika- les Beispiel der Kunst des Stadtbaus und der architektonischen Gestaltung des Hauptplatzes der Stadt. Drei Medresen Registans: Ulugbek Medrese (1417 – 1420), Sher Dor Medrese (1619 – 1636) und Tilya Kori Medresse (1646 – 1660). Eine Medrese ist eine Lehranstalt, in der moslemische Geistlichkeiten ausgebildet werden.

Die Ulugbek Medrese ist mit seinem mächtigen Portal und einem Lanzetten-Bogen dem Platz zugerichtet. Die Ecken sind mit hohen, proportionalen Minaretten ausgerüstet. Ein Mosaikpaneel über dem Eingangsbogen wurde mit geometrischem Ornament dekoriert. Im quadratischen Hof befinden sich eine Moschee, Lehrräume und am Rande Zimmer, in denen früher die Studenten gewohnt haben. Tiefe Nischen (Flure) haben sich um die Achse ausgebreitet. Ulugbek Medrese war eine der besten Universitäten der ganzen muslimischen Orientwelt im 15. Jahrhundert.

Scher-dor-Medresse. Herrscher Samarkands Yalangtush Bakhodur leitete im 17. Jh. die Bauten der Sher Dor- und Tilya Kori Medresen. Die Ausstattung der Medresse ist nicht so fein wie die Architektur des 15. Jahrhunderts. Trotzdem stellt die Harmonie der großen und kleinen Räume, feine Bilder der Mosaik, Monumentalität und die zweckmäßige Symmetrie diese Medresse unter die besten architektonischen Denkmäler Samarkands.

Tilya Kori Medresse. Zehn Jahre später wurde die Tilya Kori-Medresse gebaut. Diese Medresse diente nicht nur zur Ausbildung der Studenten, sondern war auch lange Zeit als eine der wichtigsten Moscheen tätig. Tilya Kori Medresse hat eine zweistöckige Hauptfassade, einen großen weiten Hof, an dessen Rande sich kleine Wohnräume befinden, und vier Flure, die sich um die Achse ausgebreitet haben. Die Moscheengebäude befindet sich im westlichen Teil des Hofes. Der Hauptsaal der Moschee ist reichlich vergoldet.

Das Registan Ensemble ist eine wunderbare Kombination der Bauten verschiedener Gebäude verschiedener Zeiten. Große Rekonstruktionsarbeiten sind jetzt im Gang. Als besonderer Höhepunkt wird das Besteigen eines der Minarette angeboten.

Mit 3.000 SUM sind Olaf und ich dabei. Wir gehen mit einem der vielen bewachenden Polizisten bis zu einem Tor, wo ein anderer Polizist wartet. Durch dunkle Gänge und Berge von Bauschutt geht es mühsam bergauf. Unmittelbar unterhalb des Minarets geht es dann alleine weiter. Über eine schlecht bis gar nicht beleuchtete Wendeltreppe gelangen wir nach oben. Entgegen kommen darf uns hier keiner. Aber vielleicht gibt es sowieso keinen Weg zurück (One way Minarett?!). Nachdem sich mir in dem engen und steilen Minarett schon alles dreht, sehe ich ein Licht am Ende des Ganges. Durch ein kleines Loch im Blechdach habe ich einen fantastische Sicht auf Samarkand und den Registan Platz. Wieder unten angekommen zahlen wir unseren Obolus direkt an die Polizisten – ohne Quittung natürlich.

Auf dem Weg zum Bus gibt's dann noch ein Gruppenfoto mit dem Registan Platz und weiter geht die Fahrt zu einem usbekischen Restaurant in der Neustadt. Nach viel Kultur und einem guten Abendessen fahren wir zurück zum Hotel.

### 9. Tag, 29. Juli 2007 IM „SHARK“ NACH TASCHKENT

Die Nacht war nicht so toll. Irgendetwas hat gefehlt - war es das Rattern des Zuges oder nächtliche Grenzkontrollen? Frühstück gibt es um 8 Uhr und um 9 Uhr stehen wir alle mit Gepäck abfahrtbereit vor dem Hotel.

Vor unserer Abfahrt um 11:11 Uhr nach Taschkent gibt es noch einen kurzfristig aufgenommenen Programmpunkt – das Shahi Sinda Ensemble. Das Shahi-Sinda Ensemble ist eine der weltweit bekanntesten Grabstätten Zentralasiens, das aus Mausoleen und anderen Ritualgebäuden besteht. Es befindet sich im nordöstlichen Teil der Stadt, wo wir auch wieder mit dem Bus hinkommen.

Das Shahi-Sinda Ensemble bildete sich neun Jahrhundert lang (11. – 19. Jh.) und hat heute mehr als 20 Gebäude. Dieses Ensemble wird in drei Gruppen der Bauten eingeteilt: die unteren, mittleren und oberen Bauten, die miteinander mit vier Bogen- gängen verbunden sind. Die ältesten Bauten werden aus dem 11. und 12. Jh. datiert. Es sind nur noch die Fundamente und die Grabsteine dieser Bauten erhalten geblieben. Der Hauptteil der Bauten ist aus dem 14. – 15. Jh. Die Rekonstruktionsarbeiten des 16. – 19. Jh. waren nicht groß genug, um die Komposition und das Aussehen des Ensembles zu ändern.

Der Hauptteil des Ensembles ist der Kusam-ibn-Abbas Komplex. Er liegt im nordöstlichen Teil und besteht aus verschiedenen Gebäuden. Daran anschließt sich ein noch heute genutzter Friedhof. Dieser kennzeichnet sich besonders durch für heute Zeit prächtige Mausoleen bzw. Gräf-

ten aus. Besonders in Mode scheinen Grabsteine mit eingelassenen Bildern der Verstorbenen zu sein. Einige Gräber haben sogar ein Glasdach als Sonnenschutz, was dann schon sehr merkwürdig aussieht.

Dann wird es auch langsam Zeit, um zum Bahnhof aufzubrechen. Kaum dort angekommen fährt auf Gleis 1 der Zug aus Taschkent ein mit dem Namen „Registan“. Gebildet wird der Zug aus der Ozbekiston 08 und vier modernen klimatisierten Abteilwagen. Eine Viertelstunde später trifft auf dem zweiten Gleis unser „Shark“ aus Buchara ein. Zu meiner Überraschung nicht mit einer E-Lok, sondern mit einer Diesellok. Diese wird abgehängt und durch die Ozbekiston 10 getauscht. Der Wagenpark des „Shark“ besetzt auch nicht wie beim „Registan“ aus modernem Wagenmaterial, sondern lediglich aus 6 in Russland zu Sitzwagen umgebaute Schlafwagen. Sie haben jetzt einen Großraum mit je zwei Sitzreihen an den Seiten. In der Mitte des Wagens sind unter der Decke je zwei Fernsehen montiert. Der Zug ist sehr voll, und im Gegensatz zu Russland werden uns hier die Sitzplätze erst vom Zugpersonal zugeteilt. Nach und nach legt sich das Durcheinander im Wagen, pünktlich um 11:11 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung.

Kaum haben wir das Stadtgebiet verlassen, da befinden wir uns auch schon wieder in der Wüste. Im Zug werden vom Zugpersonal Tee und Kekse serviert. Im unmittelbaren Bereich eines Flusslaufes wird es grün, mitunter wird die Landschaft richtig gebirgig. Tee und Kekse sind kaum verzehrt, da wird auch schon das Mittagessen eiskalt serviert; Buchweizen mit Kartoffeln, Fleisch, Brot und einer Gurke. Na ja denke ich mir, etwas gewöhnungsbedürftig und nur mit reichlich Tee zu genießen.

Im Bahnhof Zizzach biegen wir rechts ab und fahren über Guliston nach Taschkent. Das ist insofern erwähnenswert, als dass es von hier auch eine direktere Strecke nach Taschkent gibt. Diese führt jedoch ein kleines Stückchen durch Kasachstan und das ist Ausland. Kurz hinter der Ortschaft Uljanow verläuft die Eisenbahnstrecke unmittelbar an der Grenze zu Tadschikistan entlang, gesichert durch eine doppelte Reihe Stacheldraht und Wachtürmen in regelmäßigen Abständen. Der einzige Halt auf der Fahrt nach Taschkent ist in Gulison – pünktlich.

Nördlich von Sidare geht es schon wieder an einer Grenze entlang diesmal ist es die Grenze nach Kasachstan. Es gibt hier eigentlich kaum eine Eisenbahnstrecke, die nicht durch Grenzziehungen unterbrochen wurde. Noch dominiert die Eisenbahn den Verkehr. Das Schienennetz wurde seit 1991 um rund 500 km auf eine Länge von ca. 3.950 km (Stand 2007) erweitert. Die

neu gebauten Strecken waren vielfach nötig, um Transitfahrten durch Nachbarstaaten zu vermeiden. Wie einfach mag das Reisen hier doch zu Sowjetzeit gewesen sein, ohne Grenzen und entsprechend auch keine Umwege. Eine Grenzvereinbarung wäre hier dringend von Nöten.

Mit einer Verfrühung von 2 Minuten erreicht der „Shark“ den neuen restaurierten Hauptbahnhof von Taschkent. Auf dem Bahnsteig trifft uns der Hitzeschlag; es sind gut 38 Grad und damit 10 Grad wärmer als in Samarkand. Durch die Unterführung kommen wir in die leere aber dafür tiefgekühlte Empfangshalle. Vor dem Bahnhof wartet schon der Bus mit dem wir zum Hotel „Uzbekistan“ fahren. Mein Zimmer im 38. Stock ist schnell bezogen. Um 16:15 Uhr sind wir alle bereit zur Stadtrundfahrt.

Taschkent hat heute 2,4 Millionen Einwohner und ist immer noch eine sehr russische Stadt, geprägt durch die sowjetische Architektur der 70er Jahre. 1966 musste Taschkent (usbekisch Toschkent) nach einem verheerenden Erdbeben wieder aufgebaut werden. Verglichen mit Samarkand ist Taschkent eine an Sehenswürdigkeiten eher langweilige Stadt. Durch die Bauprojekte der letzten Jahre wird versucht, der Stadt ein modernes und usbekisches Gesicht zu geben. In Taschkent ist nicht nur die Spannung zwischen Europa und Orient am besten spürbar sondern auch die totalitäre Diktatur des Präsidenten Islam Karimov. Nirgends, außer in Tibet, habe ich so viele Polizisten im Straßenbild gesehen wie in Taschkent (Udo erzählt später, dass er bei der Metro-Bereisung wiederholt angehalten wurde – einmal sogar verbunden mit peinlich genauer Handgepäckkontrolle in einem unterirdischen Wachraum in der U-Bahnstation bei unserem Hotel).

Vom Hast Iman Platz fahren wir zu der erst in diesem Jahr fertiggestellten Barak Khan Medrese neben der neuen Freitagsmoschee. Es ist ein riesiges, bestens gepflegtes Gelände. Aber auch hier an jeder Ecke ein Polizist, der aufpasst.

Mitten in der Moschee klingelt bei Frau Dshuraeva das Mobiltelefon. Es ist die Zentrale von „MarcoPolo Zentral Asia Travel“, diese möchte wissen, wie es von Taschkent nun weiter geht. Das Problem ist, dass der eigentlich von uns geplante Zug von Taschkent nach Schu (und weiter nach Almaty) angeblich wegen eines hohen Kongresses der Zentralasiatischen Staaten in Bishkek einen Tag später fahre. Das wäre ja an sich nicht so schlimm. Das entscheidende Problem ist jedoch, dass wir dann nicht mehr rechtzeitig über die Grenze am Tourgart Pass nach China kommen würden. Der Grenzübergang wird freitags um 19 Uhr für das Wochenende geschlossen. Das mit diesem Kongress („Antiterrorgipfel“) halte ich für einen

Witz/Ausrede, genauso dass die usbekische, kasachische und kirgisischen Eisenbahn deshalb ihre Fahrpläne ändern sollten. Ich vermute vielmehr, dass die Dilettanten von „MarcoPolo Zentral Asia Travel“ von Eisenbahn genauso viel Ahnung haben wie ein Hund vom Eierlegen, und sie es einfach versäumt haben, sich rechtzeitig über mögliche Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel Ende Mai zu erkundigen.

Nachdem durch eigene Recherchen auch kein passender Zug weder von Taschkent nach Schimkent, Schu oder Bishkek, noch von Schimkent nach Bishkek oder sonst wohin gefunden wurde, akzeptiere ich zähneknirschend die Busfahrt nach Schimkent. Obwohl mir bewusst ist, dass das Schließen dieser hier entstehenden Schienenlücke eines Tages ein Vermögen kosten wird. Wahrscheinlicher ist sogar, dass der Schienengrenzübergang, bei mal gerade einem Personenzugpaar pro Woche, gleich ganz stillgelegt wird.

Der Zwangsaufenthalt von 12 Stunden im Bahnhof von Schu, lässt sich leider auch nicht kürzen. Jedenfalls nicht, wenn nicht eine weitere Schienenlücke von Lugowaja nach Biskok entstehen soll, was natürlich unter gar keinen Umständen zu akzeptieren ist. Hier trennt sich auch der Spreu vom Weizen, außer Udo und mir werden alle den – alternativ angebotenen - Nachtbus von Schu nach Bishkek nehmen - diese Waschlappen! Ganz wohl ist mir bei einer Nacht auf dem Bahnhof von Schu aber auch nicht.

Für heute reicht's mir, ich wechsele noch 10 € um und bin um 19 Uhr wieder im Hotel. Zum Abendessen geht es dann noch in ein nahe gelegenes Straßenrestaurant. Auf dem Rückweg kaufe ich mir in einer Metrostation noch Jetons für 200 SUM das Stück und beende den Tag.

## 10. Tag, 30.07.07 TASCHKENT

Um acht Uhr der Wecker klingelt. 1½ Stunden später bin ich beim Frühstück im Erdgeschoß. Für ein 4-Sterne Hotel ist das Frühstück ein Witz. Alles was gekühlt sein sollte warm - und alles was heiß sein sollte ist kalt. Um 9 Uhr gibt es bereits kein Brot mehr, und als ich einen zweiten Tee haben möchte, werde ich gleich angemacht. Jedenfalls kann ich nicht sagen, satt geworden zu sein.

Um 9:40 Uhr startet dann der zweite Teil der organisierten Exkursion durch Taschkent. Als erstes fahren wir mit dem Bus zu einem „Depot“ der Eisenbahn. Allerdings nicht wie eigentlich gedacht zu einem Lokomotivdepot sondern zu einer Wagenwerkstatt. Das ist natürlich weniger interessant, erst recht als man uns auch noch das Fotografieren verbieten möchte. Dann aber kommt der Natschalnik (Leiter) des

Depots, der es sich nicht nehmen lassen möchte, die weit angereisten Besucher persönlich durch das Depot zu führen. Etwas interessanter ist da schon der Blick hinter die Kulissen, z. B. in die Näherei. Dort sitzen viele Usbekinnen an Nähmaschinen und nähen neue Bezüge für die Bettwäsche. Richtig interessant wird es dann aber doch noch, wir können einen so genannten „Business-Waggon“ besichtigen. Von diesen hat die Usbekische Eisenbahn zwei Stück für hochrangigste Fahrgäste. Der Wagen ist mit einer eigenen Küche und einem großen Schlafabteil mit Doppelbett, WC und Dusche ausgestattet. Die Krönung ist aber ein großes Konferenzabteil mit einem großen Tisch in der Mitte und einen riesigen Plasmabildschirm an der Wand. Alle Bereiche des Waggons sind mit edelsten Hölzern und feinsten Stoffen ausgekleidet. Eigentlich genau der richtige Waggon um morgen stilvoll die Lücke nach Schimkent zu schließen, denke ich so für mich...

Bevor es zum nächsten Programmpunkt geht, gibt es zum Abschluss noch ein Gruppenfoto mit der ganzen „Delegation“.

Mit dem Bus fahren wir wieder zurück ins Stadtzentrum, wo auch jetzt wieder die vielen Polizisten auffallen. Den neuen Bahnhof lassen wir rechts liegen und kommen zum benachbarten eisenbahntechnischen Museum. Inzwischen hat die Sonne ihren Höhepunkt erreicht und knallt mit unerträglichen 38 Grad auf uns nieder. Die Besichtigung des Freilichtmuseums wird so zu einer Tourtour und ist ohne reichlich Wasser nicht zu überstehen. Einerseits stehen zwar viele schattenspendende Bäume zwischen den Ausstellungsstücken, andererseits ist das Fotografieren der Lokomotiven so fast unmöglich. Es ist sowieso eine Schande, die vielen wertvollen Exponate ungeschützt Wind und Wetter auszusetzen. Roststellen sind so vorprogrammiert und werden einfach nur mit Farbe überpinselt, bis irgendwann alles zusammen fällt. Highlight der Fahrzeugsammlung ist neben TU2, T-1, TGM, ER-1, SO, EM, SU und TschM sicherlich ein sowjetischer „Domecar“ (Wagen mit erhöhter verglaste Aussichtskanzel) aus dem Jahre 1965 nach amerikanischen Vorbild.

Zum Abschluss des offiziellen Programms fahren wir noch zum ZUM Taschkent (Zentralnij-Universal-Magasin). Das Kaufhaus ist dreistöckig und hat noch dieses einmalige Flair, welches auch die Kaufhäuser seinerzeit in der DDR und in der CSSR aufwiesen. Hier bekomme ich auch meine usbekische Nationalflagge und Proviant für den nächsten Tag. Weil man mir auf meine SUM nicht passend herausgeben kann, erhalte ich als Wechselgeld 1 (in Worten EINEN) Teebeutel!

Zurück im Hotel gibt's erst einmal Hitzefrei und für den Nachmittag nur ein abge-

specktes Programm. Angeblich gibt es wegen der großen Hitze ein Wasserproblem in Usbekistan, wie uns Frau Dshuraeva erzählt. Für das gleichnamige Hotel gilt das aber wohl nicht, werden doch die vor dem Hotel befindlichen Grünanlagen ausgiebig mit Wasser gesprengt, so ausgiebig dass die davor liegende Hauptstraße total überflutet wird. Das abgespeckte Programm für den Nachmittag besteht mit Besichtigung des Toshkent Teleminorasi, dem 375 m hohen Fernsehturm.

Von der Metrostation Amir Temur fahren wir bis Bodomsor. Auch in der Metro sehen wir an jeder Ecke Polizei stehen. Entlang des Aquaparks, einem großen Vergnügungspark, kommen wir auf Umwegen zum Fernsehturm. Der Zutritt kostet 1.000 SUM pro Person und ist nur nach Vorlage des Passes gestattet. Dieser liegt aber im Hotel und so muss eine Fotokopie reichen. Das Gepäck wird durchleuchtet und verdächtige Dinge aussortiert. Dies ist der erste Fernsehturm, wo es weder eine Warteschlange noch Souvenir-Shops gibt. Mit dem Lift, gebaut bei Schindler in der Schweiz, kommen wir in die 6 Etage. Diese ist ein Rondell mit offen stehenden Fenstern in 110 m Höhe. Zu sehen sind weiterhin zahlreiche nach gebaute Modelle der höchsten Türme und Gebäude der Welt.

Die Zahl der Besucher kann man an einer Hand ablesen, demzufolge ist natürlich auch das Restaurant geschlossen. Diese 110 m sind uns aber noch nicht hoch genug. Wir fragen den Liftboy, ob es nicht noch höher geht. Für 2.000 SUM können wir mit einem weiteren Lift in den 12 Stock fahren. Als sich die Lifttür öffnet, glaube ich meinen Augen nicht zu trauen. Ich stehe im Freien auf einer Art Baugerüst und schau 200 m senkrecht in die Tiefe. Der Wind pfeift einem um die Ohren, dass wir uns gut festhalten müssen um nicht den Halt zu verlieren. Auch hier können wir wieder ohne Aufsicht herumlaufen und über einer Gitterleiter sogar noch höher steigen. Leider ist die Fernsicht nicht so gut, dass wir die westlichen Ausläufer des Tianshan erkennen können. Taschkent hingegen ist gut zu sehen. Außer dem Fernsehturm gibt es keine weiteren markanten Punkte in der Skyline.

Bei dem Herunterfahren zahlen wir die 2000 SUM direkt an den Liftboy, natürlich ohne Quittung.

Bevor es wieder mit der Metro zurück zum Hotel geht, fahre ich noch bis zum Linienende (keine halben Sachen machen). Wieder an der Metrostation am Hotel angekommen, passiert das, womit ich hier eigentlich schon länger gerechnet habe. Zwei gelangweilte Polizisten meinen sich wichtig zu tun und wollen die Pässe sehen (was auch sonst), diese liegen aber im Hotel. Zum Glück sind sie aber auch mit der Kopie zufrieden.

Für heute reicht es, bis auf das Abendessen in dem gleichen Lokal und einer Stunde Internet läuft heute nichts mehr.

### 11. Tag, 31. Juli 2007 MIT DEM BUS NACH SCHIMKENT

In der Nacht habe ich nur wenig geschlafen, dies liegt zum einen an lauter Disco-Musik auf einem anderen Stockwerk, aber auch an meinem etwas angeschlagenen Gesundheitszustand. Um 8:30 Uhr erscheine ich beim Frühstück, welches nicht wirklich besser ist. Immerhin gibt es noch Brot und lauwarmen Jogurt. Nach einer zweiten Tasse Tee frage ich erst gar nicht.

Von den anderen erfahre ich, dass ein Mann vom Zoll da ist, und er noch Fragen zu den mehr oder weniger vorhandenen Zolldeklarationen hat. Offensichtlich hat man sich die fehlenden Unterlagen von der in Grenze in Karakalpak faxen lassen. Ich bin überrascht, dass diese bei der laxen Kontrolle dort überhaupt wieder gefunden wurden. Bei mir scheint aber alles in Ordnung zu sein. Es ist geplant, dass der höherrangige Zollbeamte uns bis zur Grenze „Geleitschutz“ geben wird.

Um 9:30 Uhr sind wir alle startklar und unter Zollbegleitschutz verlassen wir mit dem Kleinbus das Stadtzentrum in Richtung Nordost. Wir fahren über die Amir Temur Strasse, passieren den Fernsehturm, folgen einer wegen des U-Bahnbaus stillgelegten Straßenbahnstrecke und überqueren die blanken Gleise („Grrr...“) der Eisenbahnstrecke nach Schimkent. Nach einer Stunde passieren wir eine erste Straßensperre dank des Geleits ungehindert und nach weiteren 20 Minuten kommen wir an die usbekische Grenze. Alles ist voller Autos, LKWs und Fußgänger - ein unglaubliches Chaos. Dank unseres Geleitschutzes wird vor uns jedoch die Straße von allen Hindernissen geräumt und wir können mit unsrem Bus bis direkt an das Grenztor fahren. Wir dürfen natürlich nicht mit dem Bus (wegen fehlender Zulassung) über die Grenze fahren aber dennoch endet auch hier unsere VIP-Behandlung noch nicht. Schnell sind ein paar Zöllner gefunden, die uns an der wartenden Fußgängerschlange vorbei in ein Abfertigungsgebäude lotsen. Unser Gepäck wird routiniert durchleuchtet und nach einer kurzen Stromunterbrechung werden auch unsere Reisepässe bearbeitet.

Das war es auch schon, wir verabschieden uns bei Frau Dshuraeva und danken ihr und dem Herrn vom Zoll für ihre Hilfe. Durch ein großes usbekisches Grenztor gehen wir zu Fuß durch einen noch größeren kasachischen Grenztor zur kasachischen Kontrolle. Auch hier ist alles voller einreisewilliger Menschentrauben.

An mangelndem Grenzaufkommen kann es jedenfalls nicht liegen, dass nur ein Zugpaar über die Grenze hier fährt. Ganz

im Gegenteil, bei den Massen an Fußgängern würde sich fast schon ein Stunden-takt lohnen.

Bei dem Gedränge müssen wir höllisch auf unser Gepäck aufpassen. Klar im Vorteil sind hier alle, die einen Rucksack direkt am Mann tragen. Die VIP-Behandlung endet auch hier nicht. Schnell sind ein paar kasachische Grenzbeamte gefunden, die uns mit Unterstützung der usbekischen Kollegen an der wartenden Masse vorbeiführen. So gelangen wir direkt zum Stempelbeamten, und auch das haben wir nach einer halben Stunde überstanden.

Wir bedanken und ganz herzlich bei den usbekischen und kasachischen Grenzbeamten für die bevorzugte Behandlung. Ohne ihre Hilfe hätten wir hier, bei den Massen von ein- und ausreisewilligen Menschen, sicherlich den halben Tag mit Warten verbracht. So aber werden wir schon von unserer kasachischen Reiseleiterin erwartet. Auch sie spricht sehr gut deutsch und kommt aus Schimkent. Die Uhr müssen wir erneut eine Stunde vorstellen, so dass es jetzt zu Deutschland + 4 Stunden sind. Wir gehen auf den uns bereits etwas abseits erwartenden Großraumbus zu und begeben uns auf die letzten 100 km nach Schimkent. Wie bitte, kurz nach der Abfahrt begegnet uns ein Reisebus aus Brilon Altenbüren! Da sieht man mal wieder wie klein die Welt doch ist. Wir fahren über eine gut ausgebaute Straße durch eine überwiegend landwirtschaftlich genutzte Hügelandschaft.

Von weitem sehen wir schon die Schornsteine der Phosphor- und Bleihütte von Schimkent, womit klar ist, ein Luftkurort ist das nicht. Schimkent wurde am Anfang des 13. Jahrhunderts als eine Handelsstadt an der Seidenstraße gegründet, hat rund 500.000 Einwohner und ist heute ein bedeutendes Industrie- und Wirtschaftszentrum von Kasachstan. Hier befindet sich auch die größte Brauerei Kasachstans.

Wir fahren nicht direkt zum Bahnhof, sondern erst zu einem Restaurant mit vorgelegter Wechselstube. Zu einem Kurs von 1 Euro zu 16,5 Tenge bekommen wir kasachisches Geld. Nach der totalen Polizeiüberwachung in Taschkent ist es unheimlich befreiend, wieder in einer Stadt zu sein, wo nicht an jeder Straßenecke ein Polizist patrouilliert.

Nach dem wirklich guten Essen kaufe ich mir in einem benachbarten Supermarkt noch Proviant für die nächste Etappe, dann geht es zum Bahnhof. Unser Zug 12 fährt erst um 17:45 Uhr und soll gegen 17 Uhr bereitgestellt werden. Wir machen es uns im Warteraum im 1. Stock bequem und erkunden den Bahnhof.

Das Empfangsgebäude ist ein moderner Zweckbau. Die Gleise sind elektrifiziert

und außer einer WL80 und einer rangierenden TEM2 ist nicht viel zu sehen. Dem Fahrplan nach fahren überraschend viele Züge. Udo entdeckt auf dem großen Aushangfahrplan den Zug Moskau – Bischkek, der zweimal wöchentlich an Dienstagen und auch heute verkehren soll. Mit Hilfe unserer einheimischen Reiseleiterin (als Dolmetscherin) erkundigt er sich zur Sicherheit zusätzlich noch am Schalter: Dort wird bestätigt, dass der Zug gerade mal vor 1,5 Std. heute auch tatsächlich gefahren ist!

Umso ärgerlicher, dass wir von unserer Agentur – trotz der wiederholten Nachfrage nach Alternativen – darauf nicht hingewiesen wurden. Zumindest für die Eisenbahnfans in unserer Gruppe ein handfester Reisemangel, aber auch unsere „Zivilisten“ hätten sich sicherlich gerne den bevorstehenden nächtlichen Umstieg in Schu und die anschließende Busfahrt erspart....

Um kurz nach 17 Uhr wird unser Zug auf dem ersten Gleis bereitgestellt. Wir haben Wagen 5 und so sind auch die Plätze schnell gefunden. Ich mache noch ein Bild von der Lokomotive, einer WL80. Worauf der Lokführer meint, ich müsse unbedingt auch ein Bild zusammen mit ihm machen. Auf der Lok mitfahren lassen möchte er aber zunächst niemanden.

Pünktlich um 17:45 Uhr setzt sich die Wagenschlange in Bewegung. In unserem Wagen ist es sehr heiß, 36 Grad. Die Klimaanlage funktioniert natürlich nur bei Fahrt und schafft es nicht, gegen die Hitze anzukommen.

Udo schafft es später, mit wiederholtem Nachfragen auf etwas russisch doch noch auf die Lok zu kommen. Er und Olav (unser Videofilmer zur Dokumentation der Reise) können die Strecke aus der Führerstandsperspektive genießen. Dieser Abschnitt ist nicht nur landschaftlich, sondern vor allem wegen der auf langen Abschnitten getrennten Führung (oft außer Sichtweite) der beiden Streckengleise recht interessant. Insbesondere für Olav als Nichteisenbahnfreund war dies ein ganz besonderes Erlebnis, als Banker aus Zürich fährt er selten mit dem Zug und schon gar nicht auf der Lok!

Inzwischen ist es dunkel geworden. Da die Nacht ohnehin viel zu kurz sein wird, versuche ich, möglichst früh zu schlafen.

## 12. Tag, 1. August 2007 DER NABEL DER WELT – SCHU IM SÜDOSTEN KASACHSTANS!

Es ist 2 Uhr als der Wecker klingelt. Um 2:31 Uhr sollen wir in Schu eintreffen. Eigentlich soll uns der Schaffner wecken, stattdessen müssen wir ihn wecken. Mit –3 Minuten erreicht der Zug den Bahnhof Schu. Trotz der unmöglichen Zeit ist der Bahnsteig voller Händler bedeckt mit Me-

lonen aller Art. Wir werden bereits erwartet und das schon seit zwei Stunden. Beim Betreten des Empfangsgebäudes sehe ich rechts das magische Schild, woran ich nicht geglaubt habe – „Gostiniza“ (russ. für Hotel). Es gibt ein Bahnhofshotel, ich fasse es nicht und weiß, dass die Nacht gerettet ist. Ich hatte mich schon zwischen den Melonen auf dem Bahnsteig schlafen sehen. Während die andern die Nacht in einem Minibus verbringen müssen, dürfen Udo und ich im Bahnhofshotel von Schu in einem eigenen Zimmer übernachten. Na, wenn das nichts ist! Außer uns wird hier auch ein Mitarbeiter von „NoviNomad“ (unserer örtlichen Reiseagentur) übernachten, der uns auf der Fahrt nach Bischkek begleiten wird. Er spricht zwar kein deutsch und nur wenig englisch, es kann aber sicherlich nicht schaden, wenn er dabei ist. Das Bahnhofshotel ist natürlich keine Luxushotel, eher eine Herberge der einfachsten Kategorie. Aber es gibt ein Zimmer mit Bahnsteigsicht und waschen kann man sich auch - was will man (hier) mehr. Mit dem markanten Pfiff einer WL80 in der Nacht versuche ich noch etwas zu schlafen.

Ich wusste, dass man in Bahnhöfen besonders gut schläft. Als ich wieder wach werde ist es bereits 8 Uhr und die Sonne scheint in das Zimmer 1 des Bahnhofshotels von Schu. Auf dem Bahnsteig herrscht bereits geschäftiges Treiben und die Melonen glänzen in der Sonne. Beinahe im Minutentakt fahren mit WL80 bespannte Güterzüge ein und aus.

Der Bahnhof hat eine nahezu perfekte Infrastruktur, es gibt eine Wechselstube, mehrere Fahrkartenschalter, eine Bar und Restaurant, eine Moschee, einen großen Warteraum und unzählig Geschäfte in Empfangsgebäude und auf dem Bahnsteig. Bei herrlichstem Sonnenschein gibt es ein kleines Frühstück direkt auf den Hausbahnsteig, und wir können so noch das bunte Treiben beobachten. Außer dem Hausbahnsteig gibt es noch einen Mittelbahnsteig, der aber weder über eine Unter- noch Überführung zu erreichen ist und das, obwohl eine es Überführung gibt. Diese dient aber nur zur Überquerung des anschließenden Rangierbahnhofs (und als Fotobrücke für uns!). Die Reisenden, die den Mittelbahnsteig erreichen müssen, gehen stattdessen einfach über die Gleise, und wenn ein Zug selbiges blockiert auch unter dem stehenden Zug hindurch.

Wir jedoch haben Glück, uns bleibt dies erspart, um 13:45 Uhr fährt der Zug 305 Jekaterinburg – Bischkek auf dem ersten Gleis ein. Gebildet wird er aus kirgisischen Wagen, 18 Stück an der Zahl. Bis wir in unseren Wagen 10 einsteigen können, dauert es eine ganze Weile. Erst steigen fast alle Reisenden aus, dann werden noch Unmengen an Gepäck ausgeladen. Anscheinend rechnet man nicht mehr mit

zusteigenden Fahrgästen. Über die Straße sind es nur ca. 100 km nach Bischkek während es mit der Eisenbahn gut 250 km sein dürften. Unser reserviertes Abteil ist belegt. Erst als der Zug abgefahren ist, wird das Abteil vom Schlafwagenpersonal geräumt. Der Wagen ist in einem jämmerlichen Zustand. Es fehlen sowohl die Teppiche auf dem Boden als auch die sonst obligatorischen Gardinen vor den Fenstern. Die Toilette ist eher ein Ort zum Gruseln.

Unser Zugpersonal hat nicht einmal eine Uniform an und sieht ziemlich verwildert aus. Unfassbar ist für mich, dass im Seitengang des Waggons geraucht wird. Das habe ich bei meinen vielen Reisen durch Russland, Kasachstan, Ukraine, Belarus etc. noch nie erlebt. Natürlich funktioniert auch die Klimaanlage nicht, dafür lassen sich aber fast alle Fenster öffnen, doch ist es im Wagen aber immer noch unerträglich heiß. Im Zug werden neben kirgisischem Geld auch SIM-Karten für Mobiltelefone verkauft.

Es muss ein Zusammenhang geben zwischen Wüste/Steppe = wolkenlos und Berge = Wolken geben. Jedenfalls nimmt die Bewölkung immer weiter zu je näher wir den Ausläufern des Tianshan kommen.

Im Bahnhof Lugowaja ändert der Zug seine Fahrtrichtung. Weiter geht es nach einer halben Stunde mit einer Diesellok. Wir haben den Bahnhof noch nicht ganz verlassen, als ziemlich merkwürdige Typen mit noch merkwürdigeren Ausweisen sich für uns interessieren. Wie gut, dass wir unseren kirgisischen Führer dabei haben, der alle Fragen an uns beantwortet. Wie sich herausstellt, handelt es sich wohl um Transportpolizei. Sie möchten prüfen, ob alle Reisende richtige Fahrscheine haben, oder ob jemand so vom Zugpersonal mitgenommen wurde. Bei unserem Zugpersonal sicherlich kein unbegründeter Verdacht.

Kaum sind die Kontrollen vorbei, da gibt es eine Schnellbremsung. Der Zug kommt am Ortseingang einer kleinen Siedlung zum Stehen. Innerhalb von wenigen Minuten ist fast der ganze Ort herbeigelaufen. Wie wir hören, wurde wohl von dem Zug ein Esel überfahren, dessen Überreste nun genau unter unserem Wagen liegen sollen. Bevölkerung und Zugpersonal steht laut diskutierend um unseren Wagen. Ich wundere mich, dass die wegen so einem „blöden“ Esel überhaupt angehalten haben. Dieser Meinung ist auch der Schaffner aus dem Nachbarnwagen und ruft „Fahren wir, ist doch alles normal!“

Als der Zug den „unvergesslichen“ kasachischen Grenzbahnhof Merke erreicht, fallen die ersten Regentropfen der Reise. Die Grenzkontrolle beginnt und die Grenzer sind sichtlich überrascht, hier im Zug einen Schweizer und einen Deutschen an-

zutreffen. Ich zeige ihnen mein Zuglaufschild, und spätestens jetzt halten sie uns für völlig übergeschnappt. Natürlich ist auch diese Grenze ein Kunstprodukt, welche es vor nicht einmal 20 Jahren noch nicht gegeben hat. Auf dem Nachbargleis kommt der Zug Bishkek – Moskau zum halten, bestehend aus zum Teil neu gebauten russischen Wagen. Auf der anderen Seite wird ein vierachsiger Güterwagen mit Brettern von Hand entladen. Was für einen Gabelstapler eine Sache von Minuten wäre, dauert so einen ganzen Tag.

Mit 45 Minuten Verspätung geht es weiter Richtung Osten in Richtung Kirgisien. Zur linken tausende Kilometer kasachische Steppe mit großen Rinder- oder Pferdeherden und zur rechten bis zu 5.000 m Hohe Berge des Tianshan, ein beeindruckendes Bild.

Eine Grenze ist nicht genau auszumachen, aber so gegen 19 Uhr beginnt die Gesamtbereisung der Kirgisischen Eisenbahn.

Mit einer Stunde Verspätung erreicht der Zug den kirgisischen Grenzbahnhof Kaindy. Auf dem Nachbarbahnsteig steht ein kirgisischer Lokalzug aus Bischkek. Es gab mal eine Zeit, da wurden die Steckdosen im Seitengang ausschließlich vom Zugpersonal zum Saugen des Seitengangs benötigt. Heute ist es eher so, dass mitunter alle Steckdosen von Ladegeräten für Mobiltelefone belegt sind und immer noch Leute auf der Suche nach einer freien Steckdose im Zug herumlaufen.

Bei der Kontrolle werden nicht nur unsere Pässe eingesammelt sondern unser Führer gleich mitgenommen. Bei denen weiß offensichtlich die linke Hand nicht, was die rechte tut. Kurz darauf kommen noch einige Grenzer in Tarnanzügen und möchten auch unsere Pässe haben. Zum Glück klärt sich der Irrtum dann aber doch schnell auf. Nach etwa einer halben Stunde kommt unser Führer zurück - mit unseren Reisepässen - und alles ist o.k.

Um 21 Uhr setzt der Zug mit + 50 Minuten die Fahrt in Richtung Bishkek fort. Leider ist es inzwischen dunkel geworden, dennoch fällt auf, dass die Besiedlung in Kirgisien dichter ist als noch in Kasachstan. Die letzten Stationen vor Erreichen der Hauptstadt heißen Karabalta und Belowodskoje. An beiden Stationen steigen viele Menschen aus, die von noch mehr Menschen abgeholt werden.

Endlich, um 22:55 Uhr, erreichen wir den Endbahnhof Bishkek 2. Alles ist voller Menschen. Es gibt viele bewegende Szenen von Menschen, die sich wohl sehr lange nicht mehr gesehen hatten. Bei uns geht es etwas nüchterner zu, bereits seit 3 Stunden wartet vor dem Bahnhof unser Transfer. Das Einzige, was mich im Mo-

ment interessiert, ist ein Bett und, nachdem es im Zug nichts gab, etwas zum Essen. Um letzteres zu bekommen, tausche ich meine kasachischen Tenge in die örtliche Landeswährung SOM um. Eine Straßenecke weiter gibt es sogar einen 24-Stunden-Supermarkt, wo ich noch etwas zum Essen bekomme. Bereits auf der Zielgeraden, geraten wir noch in eine Polizeikontrolle. An Touristen haben sie zum Glück kein Interesse und lassen uns ungehindert passieren. Geschafft - um Mitternacht kann ich auch diesen Tag beenden.

### 13. Tag, 02. August 2007 ERDRÜTSCH

Es ist 4:55 Uhr als der Wecker klingelt. Noch so eine kurze Nacht und ich brauche dringend Urlaub! Eine halbe Stunde später sitze ich beim Frühstück. Hunger hätte ich ja schon, nur spricht mein Magen noch eine andere Sprache.

Um 6:41 soll der Zug nach Rybatsche vom Bahnhof 2 abfahren. Schon auf der Fahrt zum Bahnhof kann ich am Horizont die über 4.000 m hohen schneebedeckten Berge des Tianshan – Gebirge sehen. 20 Minuten vor der Abfahrt des Zuges erreichen wir den Bahnhof 2. Wir brauchen nur unser Handgepäck (sprich Fotoausrüstung) mitnehmen, alles andere wird mit dem parallel fahrenden Kleinbus nach Rybatsche gebracht. Für den Regionalzug nach Rybatsche gibt es leider nur langweilige Nahverkehrsfahrscheine aus dem Thermodrucker. Zehn Minuten vor der Abfahrt trifft der Zug vom ersten Bahnhof kommend ein. Der Zug besteht aus einem halben „Erdbeben“, einer 2TE10, und 3 Hartschläfer-Klassen. Ein echter „Gurkenzug“ also. Das Wetter ist leider nicht mehr so sonnig wie noch an den Tagen in der Steppe, aber noch besteht Hoffnung.

Drei Minuten vor Plan geht es los. Wir sind im ersten der nur mäßig besetzten Waggons. Die meisten Reisenden, die an dem Issyk Kul Urlaub machen möchten fahren mit dem Bus dorthin. Im Gegensatz zu dem Zug fahren die Busse direkt bis in die Urlaubsorte z. B. nach Colpon Ata oder Karakol. So ist zum Beispiel unsere Reiseleiterin noch nie mit dem Zug nach Rybatsche gefahren. Was für mich völlig unverständlich ist, ist es für mich mit dem Zug doch der einzig wahre Weg dorthin! So ist es auch nicht verwunderlich, dass mittlerweile nur noch ein Zugpaar die Strecke befährt. Wenn auch der Schienenpersonenverkehr keine Rolle mehr spielt, so ist der Güterverkehr auf allen Stationen noch recht umfangreich.

Nach der Station Kemin kommt endlich Landschaft ins Spiel, das Tal wird enger und Fluss frisst sich immer tiefer hinein. Wälder gibt es auch hier noch nicht. Im weitläufigen Bahnhof von Tokmok haben wir einen längeren Aufenthalt, um einen

Güterzug mit einer 2TE10 – Doppellok vorbei zu lassen. Die umgebenen Berge sind nahezu kahl. Immer wieder sind Denkmäler zu sehen. Sie stellen sowohl Tiere, Menschen als auch Raketen dar. Die einzige Brücke, auf der das Flusstal überquert wird, ist mit ganzseitigen Werbetransparenten bespannt. Die mehr oder weniger parallel führende Straße gleicht mehr einer Shoppingmeile. Es gibt Jurten, wo es Kunsthandwerk zu kaufen gibt und Jurten, wo man sich Pferde zum Reiten leihen kann. Jeder versucht halt am Tourismus mit zu verdienen.

Das Tal weitet sich, der Zug erreicht die Hochebene des Issyk Kul (Sees). Drei Minuten vor Plan kommt der Zug im Endbahnhof Rybatsche (heute Balyktschy) zum Stehen. Eigentlich wäre jetzt eine Flasche Krimsekt zu Begrüßung fällig, haben Udo und ich doch soeben die komplette Kirgisische Eisenbahn bereist. Stattdessen gibt es nur eine wahnsinnige Rinderherde auf den Gleisen zu Begrüßung.

Der Bahnhof besteht nur aus einem Bahnsteig, zahlreichen brachliegenden Gütergleisen und einen relativ modernem Empfangsgebäude. Als wäre sie bestellt, kommt mit unserer Ankunft die Sonne hinter den Wolken hervor. Zusammen mit den Rindern auf den Gleisen gibt es ein schönes Bild vom Bahnhof mit dem einzigen Zug. Obwohl nur ein Zug am Tag fährt, gibt es eine Fahrkartenausgabe und noch zusätzlich einen Informationsschalter.

Wir steigen in den bereits vor dem Bahnhof wartenden Bus um. Um noch etwas vom Issyk Kul zu sehen, bevor es in die Berge, geht fahren wir zur hier sogenannten Malibu-Beach am Ortsausgang.

Der Issyk-Kul - „heißer See“ - ist der größte See in Kirgisistan. Nach dem südamerikanischen Titicacasee ist der See mit 6.236 km<sup>2</sup> Fläche der zweitgrößte Gebirgssee der Erde. Er ist 178 km lang, 60 km breit, bis 668 m tief und liegt 1.609 m über dem Meeresspiegel. Man nennt den See auch das „Herz des Tianshan“. Der Yssykköl gefriert trotz einer Lufttemperatur von bis zu -20 °C im Winter nie. Dies liegt vermutlich daran, dass die rasche Mischung zwischen Oberflächenwasser und Tiefenwasser (mit einer Temperatur von > 4 °C) im Winter eine Auskühlung der Oberfläche bis zum Gefrierpunkt verhindert.

Als weitere Gründe für das Fehlen einer Eisdecke im Winter wird häufig auch die große Tiefe oder das Auftreten warmer Quellen am Seegrund angeführt; allerdings sind diese Voraussetzungen auch in anderen Seen erfüllt, die im Winter aber dennoch zufrieren (z. B. Baikalsee). Der See besitzt mehrere Zuflüsse, aber keinen Abfluss. Über längere Zeiträume schwankt der Wasserspiegel deshalb durch lokale Klimaveränderungen stark.

Während der Zugehörigkeit Kirgisiens zur Sowjetunion wurde der See zum Testen von Torpedos und Torpedosteuerungssystemen genutzt; große Wasser- und Uferareale waren militärische Geheim- und Sperrzonen.

Zum Glück sind diese Zeiten vorbei, und so könnten wir in dem ca. 23 Grad warmen Wasser baden. Wir sind natürlich nicht die einzigen an der „Malibu-Beach“. Es ist sogar richtig etwas los, da wird Tretboot gefahren, Picknicks abgehalten und in der Sonne gefaulenzt. Schade nur, dass das Wasser wegen des Westwindes in diesem Teil des Sees nicht sehr sauber ist.

Wir setzten unsere Fahrt fort, sind es doch bis zu unserem heutigen Etappenziel, der alten Garnisonsstadt Naryn, noch 172 Straßen - km. Wir überqueren die Eisenbahnstrecke nach Bishkek und folgen dann dem Fluss Tschu aufwärts.

Erst will ich meinen Augen nicht trauen, aber dann bestätigt mir unsere Führerin, dass es sich bei dem in einiger Entfernung verlaufenden Damm um eine Eisenbahntrasse gehandelt hat. Wohl schon zur Sowjetzeit sollte hier ein neues Kohlerevier durch die Eisenbahn erschlossen werden. Dann aber kam Perestrojka und Glasnost und die Pläne wurden wieder eingestampft. So zeugen heute nur noch den Bahndamm und hin und wieder die Wiederlager einer Brücke von diesem Projekt. Bis zu einem See bei der Ortschaft Ōrto lässt sich die Trasse verfolgen, dann verliert sich die Spur.

In der Ortschaft Kotschkor sind wir in einem Privathaus zum Essen eingeladen (dies war über unsere örtliche Agentur arrangiert). Wir sind hier schon auf fast 1.000 m und es bläst ein strammer Ostwind. Am Horizont sehe ich ein Gewitter, und dass es dort sehr stark regnet. Zum Glück ist es hier trocken, so können wir sogar draußen Essen. Es gibt Salat, Suppe und etwas mit Nudeln. Dazu leckeres selbstgebackenes Brot und reichlich Tee.

Weiter geht es, noch haben wir rund 120 km vor uns. Verließ die Fahrt bisher über eine breite Hochebene, so wird das Tal jetzt enger und steiler. Dann passiert es; obwohl auf der Straße eigentlich sehr wenig Verkehr ist, gibt es plötzlich einen Stau. Da das Ganze nicht normal sein kann, steigen wir aus, um die Ursache zu erkunden. Diese ist nicht wie von uns vermutet ein Verkehrsunfall sondern viel schlimmer: ein nicht zu vernachlässigender Erderschlag!

Mehrere Meter hoch haben Schlamm und Geröll die Straße zugeschüttet. Einige Autos stecken in dem Schlamm fest, überall rennen Menschen hin und her ohne so richtig zu wissen, was sie tun sollen. Polizei und schweres Räumgerät ist nicht zu

sehen, was vermuten lässt, dass es noch nicht allzu lange her sein kann. Da fällt mir der Starkregen ein, den wir während unseres Mittagessens in Kotschor gesehen haben. Beim Blick auf die Landkarte wird mir ganz übel, mit Ausweichrouten ist das in dieser verlassenem Gegend so eine Sache – es gibt keine. Sollte es das gewesen sein, sollte hier der Wendepunkt der Reise sein?

Selbst wenn jetzt schweres Räumgerät kommen sollte, doch woher - Bishkek ist weit, wird es wohl Stunden dauern, bis die Straße wieder frei ist. Da wählt man einmal eine Route ohne Eisenbahn und schon Chaos. Wir besteigen einen Hang, um einen besseren Überblick über das Geschehen zu bekommen. Zu beiden Seiten staut sich inzwischen der Verkehr auf mehrere 100 m. Der Erderschlag hat eine Breite von ca. 50 m und endet in einem Fluss. Die Zahl der versammelten Menschen wird immer mehr und somit auch die Zahl derer, die nicht aufgeben wollen. Mit kräftigen Schieben gelingt es, die im Schlamm feststeckenden Fahrzeuge zu befreien. Nach und nach läuft auch das Wasser aus dem Schlamm ab, wodurch der Schlamm eine höhere Konsistenz bekommt. Immer wieder finden sich Mutige, die es probieren über den Erderschlag zu fahren. Einige brauchen mehrere Anläufe um überhaupt nur den Gipfel zu erreichen, was von den Zuschauern auf den Tribünen (Hang) mit Pfiffen quittiert wird. Einige hingegen, die den richtigen Ansatzpunkt finden, schaffen es nahezu spielend und ernten Applaus von den Rängen. Erderschlag? Kein Problem für Allradfahrzeuge!

Nach einer knappen Stunde lässt sich sogar ein Polizist blicken, der aber mit der Lage völlig überfordert ist. Wild pfeifend und Signalstab schwingend rennt er zwischen den Anlauf nehmenden Fahrzeugen hin und her. Noch mag ich mir nicht vorstellen, wie unser Bus den Schlammberg überqueren soll. Es geht nun drunter und drüber, jeder versucht nur irgendwie den Hangrutsch zu überqueren oder zum Flussufer hin zu umfahren. Von beiden Seiten nehmen die Autos ohne Sicht zur anderen Seite gleichzeitig Anlauf, nur um dann auf dem Erderschlag fast zusammen zu stoßen und festzustecken. Da die Straße inzwischen wohl weiträumig abgesperrt wurde, lichten sich nach und nach die Reihen der wartenden Fahrzeuge. Inzwischen ist das Wasser im unteren Bereich so weit abgelaufen, dass relativ gute Chancen bestehen, dort nicht stecken zu bleiben. Jetzt riskieren auch größere Fahrzeuge, Busse, Sattelschlepper die Fahrt. Auch unser Busfahrer will es versuchen und schafft es gleich mit dem ersten Anlauf, natürlich ohne uns im Kleinbus.

Es ist kaum zu glauben - nach gerade mal 1 ½ Stunden können wir die Fahrt fortset-

zen, und ich dachte schon wir müssen hier übernachten!

Von nun an geht es stetig bergauf, schnell ist die 2.000 m Marke erreicht. Ganze Kolonnen von chinesischen Sattelschleppern kommen uns entgegen. Immer wieder stehen Jurten an der Straße, deren Bewohner etwas verkaufen möchten. Im Schrittempo erreichen wir den Dolon Pass mit einer Höhe von 3.035 m. Wir genießen eine fantastische Aussicht auf die über 4.000 m Hohen Berge ringsherum. Eine Kirgisin in einem alten Bauwagen bietet uns Schafkäse an, der wie Golfbälle aussieht.

Einen letzten Fotohalt legen wir an einem großen Friedhof ein. Er liegt völlig einsam in den Bergen. Die meisten Gräber bestehen zum größten Teil aus gemauerten Mausoleen. Irgendwie schon ein komisches Volk. Wenn sie leben, wohnen sie in Jurten aus Zelt, und wenn sie tot sind, werden sie in Häusern aus Stein begraben.

Von nun an geht es nur noch bergab. Nach einer ¾ Stunde haben wir Naryn erreicht. Naryn liegt in 2.050 m Höhe und hat ca. 40.000 Einwohner. Wir beziehen unser Quartier in einem sehr einfachen Gasthaus. Aber eigentlich sind wir froh, dass es hier überhaupt eine Übernachtungsmöglichkeit gibt. Als ich beim Abendessen im Keller erfahre, dass wir am nächsten Morgen tatsächlich schon um 5:30 Uhr aufbrechen müssen, beende ich diesen Tag ganz schnell.

#### 14. Tag, 03. August 2007 ÜBER DEN TORUGART PASS

4:30 Uhr - der Wecker klingelt. Dieses von einem Engländer geführte Guesthouse ist optisch zwar o.k., aber zum Teil im Detail eine Katastrophe. Das Duschen scheitert sowohl am Wasserdruck als auch an der Wassertemperatur. Von den unzähligen Lichtschaltern funktioniert nur die Hälfte und auch die nicht immer. Die Waschbecken sind lose, der Wasserhahn fest, die Treppenstufen haben unterschiedliche Höhen, so dass man unweigerlich ins Stolpern gerät. Außer uns ist noch eine französische Reisegruppe anwesend. Sie wollen auf irgendeinem der 7.000er in China Ski laufen. Angereist sind sie natürlich bis Bishkek mit dem Flugzeug, diese Warmduscher.

Um 5:30 Uhr geht es los. Es dämmt bereits und der Himmel ist, zu unserer Freude, wolkenlos. Gleich nach Verlassen von Naryn geht es ordentlich bergauf, und bei 2.484 m haben wir mit dem Kyzyl Bell die erste Passhöhe des Tages erreicht. Auch wenn dieser Pass noch nicht so hoch ist, haben wir doch einen wunderschönen Blick auf die fast 5.000 m hohen At Bashi Berge im Morgenlicht und auf das, was noch vor uns liegt, müssen wir diesen Gebirgszug doch noch komplett umrunden,

um zu dem dahinter liegenden Torugart-Pass zu kommen. Von nun an geht es daher auch erst einmal wieder bergab. Wir fahren jetzt auf einer gut 2.000 m hohen Hochebene parallel zu dem At Bashi Bergen in südwestliche Richtung. Die Straßen in dieser Region sind sehr spärlich und mitunter in einem sehr schlechten Zustand. 20 bis max. 40 km/h sind möglich und einige Schlaglöcher nur mit Schrittgeschwindigkeit zu durchfahren. Die Umgebung ist, soweit man schauen kann, völlig kahl und menschenleer. Normale Pkw gibt es auf der Straße praktisch nicht. Dafür aber wieder jede Menge von diesen chinesischen Sattelschleppern. Nach 101 Kilometer passieren wir Tash Rabat, eine alte Karavanserai. Einst war Tash Rabat ein Schutzort der Seidenkarawanen aus Kashgar gegen Schneestürme und Banditen. Letztere gibt es zum Glück nicht mehr. Wir treffen da eher auf Schafs- und Rinderherden, und ab und zu streckt mal ein Murmeltier seinen Kopf in die Höhe. Kurz nach Überqueren des Ak Bejit Pass mit 3.282 m Höhe gibt es 60 Kilometer vor der Grenze den ersten Kontrollposten. Am Checkpoint Korgontasch ist aber nicht viel los, so können wir schnell weiterfahren.

Nachdem wir die Berge fast halb umrundet haben taucht links der Tschtyr Köl See auf und von rechts ein 2 m hoher zweireihiger Stacheldrahtzaun. Bei dem Zaun kann es sich eigentlich noch nicht um die Grenze zu China handeln, verläuft diese doch viel weiter südlich über die mehr als 5.000 m hohen Berge.

Es gibt einen weiteren Kontrollposten, wo sich Dutzende LKWs stauen. Diesen Stau können wir aber links überholen. Hier treffen wir auch die französische Reisegruppe wieder. Unsere Identität wird geprüft und weiter geht's, noch 12 km bis zur Passhöhe.

Sechs Kilometer vor dem Torugart Pass kommen wir zur richtigen kirgisischen Ausreisekontrolle. Diese müssen wir passieren, während unser Gepäck im Bus bleibt. In einer Grenzbaracke füllen wir die Zolldeklaration aus, um anschließend auf der anderen Seite wieder in unserem Bus einzusteigen.

Jetzt geht es endgültig über unbefestigte Straßen in Serpentinaen der Passhöhe entgegen. Wie um die Dramatik noch zu steigern, hat sich der Himmel zugezogen. Es weht ein eisiger Ostwind mit sogar der einen oder anderen Schneeflocke. Dann haben wir die Passhöhe des Torugart in 3.752 m erreicht. Es sieht ganz anders wie erwartet, kein riesiges Grenztor der Chinesen oder eine bestens ausgebaute Straße, wie ich es von anderswo kenne. Stattdessen treffen wir nur auf einen heruntergekommenen Bauwagen als Grenzbuude, einen rostigen Grenzzaun, ein Grenzdenkmal, einen relativ modernen Wachturm

und auf die Franzosen. Wir halten direkt an dem Zaun und laden unser Gepäck aus. Denn auch hier dürfen weder der Bus noch unsere Begleiter über die Grenze.

Auf der chinesischen Seite warten aber bereits unsere neuen chinesischen Begleiter mit einem anderen Kleinbus auf uns. Wir verabschieden uns von unserem Fahrer und der Dolmetscherin. Sie haben jetzt eine zwölfstündige Rückfahrt nach Bishkek vor sich – alleine. Wie gehen mit unserem Gepäck über die Grenze. Eine Einreisekontrolle gibt es hier nicht, diese soll erst später im Tal stattfinden. Die Uhr müssen wir gleich um zwei Stunden auf Peking-Zeit vorstellen. Während die Franzosen noch auf ihren Transfer warten, können wir bereits in unseren wartenden Bus einsteigen. Bevor es losgeht, mache ich noch ein Foto vom Torugart Pass in das weite Tal nach Süden. Fotografieren ist bis auf die eigentlichen Grenzanlagen problemlos möglich, jenseits der Grenze jedoch undenkbar.

Von nun an geht es mit uns nur noch bergab, von über 3.700 m auf 1.300 m ins 169 km entfernte Kashgar. Die Straße ist hier kein bisschen besser als auf der kirgisischen Seite. Es geht über Serpentinaen steil bergab. Nach ca. 10 Minuten kommen wir zu einem ersten Kontrollposten, wo wir aber nicht einmal aussteigen müssen.

Nach weiteren 20 Minuten gibt es einen lauten Knall, so als ob ein Stein gegen den Wagenboden geschleudert wurde. Ich denke mir nichts dabei, weil das bei dem Straßenzustand wohl eher normal ist. Unser Fahrer bleibt aber kurz darauf stehen und steigt aus. Auch wir schauen, was los ist und um einige Fotos von der grandiosen Landschaft zu machen. Unser Fahrer liegt unterdessen unterm Bus wo eine Flüssigkeit ausläuft. Es ist keine Kühl- oder Bremsflüssigkeit, sondern Diesel. Ein Stein hat die Treibstoffleitung getroffen. Mit einem Messer, einer Zange und einem geschlitzten Holzkeil wird versucht, die Benzinleitung zu reparieren. Zweihundert Meter können wir nach der Reparatur noch fahren, bis Motor und Getriebe endgültig streiken. Was nun? Während sich unser Fahrer gleich wieder unter den Bus legt, fragen wir uns, wie wir hier wieder wegkommen? Mobiltelefone haben kein Netz, um 19 Uhr schließt die chinesische Grenzekontrolle und weit und breit keine Menschenseele. Von über 5.000 m hohen Bergen umgeben, kommen wir uns ziemlich hilflos vor. Dann hat uns der Bus mit der französischen Reisegruppe eingeholt. Gemeinsam mit dessen Fahrer wird versucht unseren Bus wieder flott zu machen.

Beinahe im Minutentakt donnern diese chinesischen Sattelschlepper an uns vorbei, ohne von uns Notiz zu nehmen. Alle wollen vor der Wochenendruhe noch schnell über den Pass.

Nach etwas über einer Stunde ist es geschafft, der Motor tut es wieder. Er macht zwar noch einige merkwürdige Geräusche aber er läuft. Jetzt nur noch schnell zur chinesischen Einreisekontrolle. Das Tal wird enger, der Fluss führt nur wenig Wasser. Was mag hier wohl während der Regenzeit los sein? An der aufwendigen Uferbefestigung können wir dies allenfalls erahnen.

Knapper hätte es nicht sein können. Es ist kurz vor 19 Uhr, als wir endlich richtige chinesische Einreisekontrolle erreichen – ein supermodernes Gebäude, gebaut für noch mehr Zuwachs beim Grenzverkehr. Wir müssen mit unserem Gepäck aussteigen, um es mal wieder durchleuchten zu lassen. Wir bekommen unseren Einreisetempel ins Visum und dürfen gehen. Jetzt endlich heißt es „Welcome to China“!

Unser Gepäck ist wieder rasch verladen. Über eine nun asphaltierte Straße geht es die letzten 50 Kilometer nach Kashgar. Die Zivilisation hat uns wieder! Auf den letzten 12 Kilometer fahren wir sogar über eine, wahrscheinlich nach deutschem Vorbild gebaute, nigelnagelneue vierspurige Autobahn. In unserem Drei-Sterne-Hotel Quinibah treffen wir schon wieder auf die Franzosen. Zum Abendessen fahren wir mit dem Bus zu einem Restaurant in einem anderen Stadtteil. Es scheint sich wohl um ein Vertragsrestaurant zu handeln. Denn auch hier begegnen uns schon wieder die Franzosen, die beim selben chinesischen Leistungsträger gebucht haben. Die Auswahl beim Abendessen ist so umfangreich, dass selbst für die Vegetarier unter uns genug da ist.

## 15. Tag, 04. August 2007 KASHGAR UND DIE WÜSTE TAKLAMAKAN

Sonnenaufgang ist erst um 8 Uhr. Der Grund hierfür ist, dass in ganz China nur eine Zeitzone gilt und diese auf die Hauptstadt Peking ausgerichtet ist. Den Sonnenaufgang gibt es aus der 9. Etage des Hotels Quinibah zwar nicht, dafür aber Palmen mit den Bergen des Tianschan am Horizont.

Wenig später sitze ich beim Frühstück, welches zwar kein richtiges „Western Breakfast“ ist, aber immerhin versucht man es. Die Abfahrt in Kashgar ist erst um 13:06 Uhr, so dass der Vormittag von uns noch für eine Stadtbesichtigung genutzt wird. Die Stadt Kashgar ist für chinesische Verhältnisse eine recht kleine Stadt mit „nur“ etwas über 3 ½ Millionen Einwohner. Rund 90 % der Bewohner von Kashgar sind Uiguren und gehören dem sunnitischen Islam an. Nicht einmal 10 % sind Han-Chinesen. Als Schmelztiegel der Händler aus Pakistan, China, Kirgistan und den anderen mittelasiatischen Republiken gehört Kashgar zu den schönsten Städten entlang der Seidenstraße. Der berühmte

Sonntagsmarkt, die beeindruckenden Menschen, Moscheen und auch Märkte prägen das Bild der seit dem 8. Jahrhundert vor Chr. bekannten Oase.

Mit dem gleichen Bus vom Vortag beginnen wir unsere Rundfahrt. Auf den Straßen herrscht das für chinesische Städte übliche Chaos, und auf dem Markt im Stadtzentrum können wir alles von der Nadel bis zum Kamel kaufen. Wir fahren weiter zur Id-Kah Moschee, der größten Moschee Chinas. Diese Moschee ist für die von weither angereisten Han-Chinesen eine größere Attraktion als für uns. Für einige Chinesen sind aber auch wir Langnasen von Interesse. Mehr oder weniger heimlich werden wir fotografiert. Zum Abschluss besichtigen wir noch das Grabmal der duftenden Konkubine, wo aber eigentlich nur die Rosenbeete davor duften.

Bevor es zum Bahnhof geht, fahren wir noch einmal ins Hotel, um in dem gegenüber liegendem China-Restaurant zu Mittag zu Essen.

Es ist 12 Uhr, als wir zum 8 km außerhalb gelegenen Bahnhof fahren. Die Eisenbahnstrecke von Korla bis hierher und somit auch der Bahnhof wurden erst in den 90er Jahren in Betrieb genommen. Entsprechend modern ist das Empfangsgebäude. Gleich beim Betreten des Empfangsgebäudes wird unser gesamtes Gepäck gescannt. Nach Vorzeigen unserer Tickets werden wir direkt in dem VIP Warteraum geführt. Leider verstehen die unter einem VIP Warteraum nicht das, was ich darunter verstehe. Dieser müsste zum Bahnsteig direkt frei zugänglich sein, um etwas von dem Zugverkehr mitzubekommen. Stattdessen sitzen wir in einem schlecht klimatisierten Raum mit Ledersitzen und warten, dass der Zug bereitgestellt wird. Um 12:45 Uhr fährt auf dem Hausbahnsteig ein Zug ein. Es ist unser Zug bei der Ankunft aus der Gegenrichtung, der aber eigentlich schon um 11 Uhr hier hätte eintreffen sollen. Es wird uns mitgeteilt, dass aufgrund der Verspätung sich die Abfahrt unseres Zuges um eine Stunde verzögern wird.

Um 13:30 Uhr dürfen wir endlich auf den Bahnsteig, aber noch nicht in unseren Wagen. Grund: Wagen 7 ist noch nicht gesäubert. Der ganze Zug besteht - bis auf Speise- und Energiewagen - aus neuen chinesischen Doppelstockwagen. Alle Waggons haben selbstverständlich eine Klimaanlage. Dafür können aber keine Fenster geöffnet werden, was zumindest zum Fotografieren ein Problem ist.

Dann können auch wir endlich in unseren Wagen. Unsere Fahrkarten werden von unserer Schaffnerin für die Dauer der Fahrt gegen checkkartengroße Platzkarten getauscht. Diese dienen während der Reise zur Identifizierung unserer Zug- und

Wagenzugehörigkeit. So können wir während eines Stopps zum Beispiel auch an einem andern Waggon einsteigen.

Wir haben 2½ Abteile der 4-Bett Abteile in der unteren Ebene. Zu unserer Überraschung sind die Abteile in der oberen Ebene 2-Bett Abteile, von dessen Existenz ich in China noch nie etwas gehört habe. Hier macht sich auch das größere Lichtprofil der chinesischen Eisenbahn positiv bemerkbar. Sowohl oben als auch unten kann auch ich bequem stehen, und das will was heißen bei den ja viel kleineren Chinesen.

Um kurz vor 14 Uhr kommt endlich unsere Lok, eine DF4D welche im chinesischen Eisenbahnerjargon Xi Gua (Wassermelone) genannt wird. Um 14:13 Uhr beginnt unsere Fahrt entlang und durch die Wüste Taklamakan. Im Gegensatz zu früheren Reisen in China wird diesmal keine Marschmusik zum Abschied gespielt, selbst das Bahnhofspersonal steht nicht in strammer Haltung auf den Bahnsteig.

Schnell kommt der Zug auf der Neubaustrecke in Fahrt. Mit einer Geschwindigkeit von max. 120 km/h geht es in Richtung Nordost. Letzte Siedlungen und Vegetation huschen vorbei und schon hat uns die Wüste Taklamakan verschlungen. Zur rechten Seite eine beeindruckende Gebirgslandschaft mit über 2.500 m hohen Bergen und zu linken die schier endlose Wüste. Manchmal ist der Sand weiß wie Schnee, tatsächlich wird es sich aber wohl eher um Salzflächen handeln. Entlang der Eisenbahntrasse gibt es in Quadraten gespannte Netze, die vermutlich dem Sandfang dienen. Auch wenn jetzt bei einer Außentemperatur von um die + 40 Grad alles trocken ist, scheint es hier Zeiten mit sehr viel Wasser zu geben. In regelmäßigen Abständen gibt es breite trichterförmige Durchlässe unter der Eisenbahntrasse.

Unsere Abteile sind mit 4 frisch bezogenen Betten, 2 Thermoskannen mit heißem Wasser, einer Schale mit Gebäck und einem stinkendem Mülleimer ausgerüstet. Eine erste Amtshandlung ist, neben dem Entfernen des Mülleimers, das Beseitigen der sichtbehindernden Vorhänge vor den Fenstern. Im Gang wird die Gardine von unserer Schaffnerin zwar immer wieder zugezogen, aber nach einer Weile hat auch sie begriffen, dass das bei uns zwecklos ist.

Es gibt noch, oder schon wieder, zahlreiche Baustellen an der Strecke. Chinesen sind unter sengender Sonne damit beschäftigt, Betonbrückenelemente zu montieren. Diese sollen später fertig montiert einfach nur in die Trasse eingeschoben werden.

Im Gegensatz zu anderen von mir bereits bereisten Strecken in China sind hier die

Stationsnamen zwar auch zweisprachig angeschrieben, jedoch nicht in chinesischer und lateinischer Schrift sondern in chinesisch und arabisch, was sicherlich bei 90 % Uiguren Sinn macht.

In mehr oder weniger großem Abstand verläuft zu Eisenbahnstrecke die Straße 314, die Nordroute der „Silk-Road“. Durch zwei Kreuzungshalte mit Gegenzügen haben wir inzwischen 1½ Stunden Verspätung. Abschnittsweise wirbelt der Zug soviel Sand auf, dass wir aus unseren Abteilfenstern nichts mehr sehen können.

Der Zug nähert sich Aksu, einer kleinen Oasenstadt mit etwas über 2 Millionen Einwohnern am Rande der Wüste. Auf einer langen Brücke überqueren wir den gleichnamigen Fluss Aksu. Es gibt zahlreiche Industrieanlagen mit vielen Anschlussgleisen. Der Zug hält im Bahnhof, der sogar größer ist als der von Kashgar. Neben dem Hausbahnsteig gibt es sogar einen Mittelbahnsteig. Einige Reisende steigen schon aus, aber wesentlich mehr steigen zu. Auf dem Bahnsteig gibt es nicht wie in Russland Händler, die einem etwas verkaufen möchten, nicht einmal von offizieller Seite. Direkt vor uns verlässt noch ein Zug den Bahnhof in Richtung Turfan. Somit verzögert sich die Abfahrt weiter. Mit inzwischen 1:43 Stunden Verspätung setzen wir die Fahrt fort, aber auch nur mit verminderter Geschwindigkeit.

Zum Abendessen gibt es eine der letzten aus Deutschland mitgenommenen Suppen mit heißem Wasser aus dem hochmodernen Samowar. Bei Kilometer 971 ist schon wieder Schluss. Fehlt jetzt eigentlich nur noch die Lautsprecherdurchsage: „Wegen einer Verzögerung im Betriebsablauf wird sich die Weiterfahrt unbestimmt verzögern“. Bei der Deutschen Bahn wüsste ich dann wenigstens, was los ist. Nach 18 Minuten geht es weiter, ohne dass ein Grund zu erkennen ist.

Am nordwestlichen Horizont ist der über 7.439 m hohen schneebedeckten Gipfel Pik Pobedy des Tian Shan zu sehen. Ist das das Skigebiet, in das die Franzosen wollen? Der Tian Shan, welchem wir nun schon seit Bishkek folgen, ist rund 2.500 km lang, etwa 400 km breit und bedeckt zirka 1.036.000 km² Fläche.

Die Wüste ist nun nicht mehr so wüst. Die Bewässerung der Landschaft zeigt Wirkung. Der Acker ist fruchtbar und mit Feldern bestellt, jeweils getrennt durch eine Reihe Pappeln.

Gegen 22 Uhr wird es dunkel. Die Unterbringung von Gepäck stellt sich dann doch als ein Handicap des Waggontyps heraus. Über dem Gang gibt es kein Platz, nur unter den unteren Betten gibt es eine schmale Möglichkeit etwas zu verstauen. Hans

muss seinen „Überseecontainer“ sogar im Gang platzieren, was der Schaffnerin ganz und gar nicht gefällt.

### 16. Tag, 05. August 2007 TURFAN

Um 7 Uhr dämmt es, ein neuer Tag. Für chinesische Verhältnisse sehr ungewöhnlich hat der Zug über 2 Stunden Verspätung. Unser Glück, würden wir doch sonst von der spektakulären Landschaft nichts mitbekommen. Draußen sind hohe Berge und ein wilder Gebirgsfluss zu erkennen. Die Überquerung des Tian Shan auf 36 Viadukte, durch 29 Tunnel, über Neigungen zwischen 18 und 22 % und Kurvenbögen bis unter 300 Meter steht bevor. Mehrere Hufeisenbögen und einen 180 Grad Kreiskehrtunnel habe ich schon verpasst, erfahre ich von Udo. Zwei weitere werden bis zur Passhöhe bei Km 243 noch folgen.

Die kreuzenden Güterzüge sind mitunter mit 3 Dieselloks bespannt oder auch zwei vorne und eine hinten. Auch unser Zug wird von 2 x DF4D vorne gezogen. Die Passhöhe liegt bei 3.000 m, im ca. 6 Kilometer langen Kuixian Tunnel. Nach acht Minuten sind wir wieder draußen und die Sonne scheint uns entgegen. Die Umgebung ist menschenleer. Nur da, wo eine Station ist, haben sich ein paar Menschen nieder gelassen. Auf einigen der über 4.000 m hohen Gipfel ist Neuschnee gefallen. Es folgen zwei Spiraltunnel. An ein bergwärtiges Tunnelportal schließt sich direkt ein Viadukt an, allerdings ca. 60 Meter oberhalb der Tunnelausfahrt! Kaum haben wir das Viadukt verlassen, folgt schon der nächste Kehrschleifentunnel und mehrere Hufeisenbögen und eine Brücke nach der anderen. Nahezu jeder Bahnhof wird zum Kreuzen mit einem Güterzug (Kesselwagen) genutzt. Tunnel folgt auf Tunnel, die alle, wie die gesamte Strecke zwischen Turfan und Korla, zwischen 1976 und 1979 gebaut wurden. Zwischen Tunnelausgang und nächstem Tunnelleingang liegen häufig nicht einmal 10 m.

Im Gegensatz zur Passhöhe ist es jetzt draußen fast völlig kahl. Siedlungen und Brücken liegen wie nach einem Luftangriff in Trümmern. Fand hier wie am Yangtse auch eine Zwangsumsiedlung statt oder sind dies schlicht die inzwischen verlassenen Quartiere der Streckenbauarbeiter?

Die meisten Bahnhöfe sind fast alle nach dem gleichen Schema gebaut – 3 Gleise. Einige Bahnhöfe verfügen über ziemlich aufwendige Schutzgleise, über die in Notfällen unkontrolliert talwärts rasende Schienenfahrzeuge abgefangen werden könnten.

Ab km 133 liegt das Größte hinter uns. Um an Höhe zu verlieren, geht die Fahrt in mehreren Hufeisenbögen über ein breites, wohlmöglich ehemaligen Fluss- oder Glet-

scherbett. Es ist gesäumt von trockenstaubigen, schroffen Felsformationen.

Im Bahnhof von Yuergou verlassen uns die beiden DF4D und werden durch eine Schnellzuglok der Baureihe DF11 aus dem Jahr 2000 ersetzt. Nun sind wir fast wieder in unserer vertrauten Wüste, aber immer noch 800 m hoch, und fahren durch eine weitläufige Steinwüste.

Um 11 Uhr sammelt uns unsere Schaffnerin die Platzkarten ein und gibt uns unsere Fahrkarten wieder.

Lärm- oder besser Sandschutzwände aus senkrecht in den Boden gerammten Betonschwellen stehen beiderseits der Trasse. Kurz vor Erreichen des Bahnhofs Turfan gibt es noch einmal einen Kehrschleifennachschlag. Diese Kehrschleife liegt im Gegensatz zu sonst völlig frei in der Wüste. Zuerst erschießt sich einem gar nicht der Sinn der Kehrschleife. Erst beim Blick auf eine Landkarte ist die Sache klar.

Wir sind schon am Rand der Turfan Senke und müssen jetzt, um die Hauptbahn von Urumqi zu erreichen, wieder an Höhe gewinnen. Das Gelände fällt hier auf 155 m unter dem Meeresspiegel ab. Damit ist sie nach dem Toten Meer, das sogar 400 m unter NN liegt, die insgesamt zweitiefste Depression der Erde, die trockenen Fußes aufgesucht werden kann.

Mit 2¾ Stunden Verspätung erreicht der Zug den Bahnhof von Turfan. Neben dem Hausbahnsteig gibt es noch einen Mittelbahnsteig, an dem wir ankommen. Aus unserem Wagen steigen nur wir aus, der Rest fährt weiter nach Urumqi. Durch die Bahnsteigunterführung gehen wir links am Empfangsgebäude vorbei zur Bahnsteigsperrle. Eigentlich werden hier die benutzten Tickets eingesammelt, was für mich aber absolut unakzeptabel ist und so kann ich die Fahrkarte dann doch behalten.

Vor dem Bahnhof werden wir schon seit drei Stunden von unserem örtlichen Guide, Herrn Xu Ougang, erwartet. Er spricht sehr gut deutsch und ist auch sonst ein ziemlich lustiger Vogel. Außer uns werden auch auffallend viele Chinesen von ihren Touristorganisationen abgeholt. Die eigentliche Stadt Turfan liegt ca. 60 km vom Bahnhof entfernt in der gleichnamigen Senke. Über eine teils vierspurige Autobahn, dessen Nutzung Maut kostet, kommen wir nach Turfan. Wir haben heute Glück, sagt Herr Xu Ougang, es sind heute „nur“ + 38 Grad im Schatten statt der sonst üblichen + 47 Grad.

Unser Drei-Sterne-Hotel Turfan ist ein von außen eher unscheinbarer, von innen aber umso schickerer Schuppen. Die Zimmer sind schnell bezogen. Statt des Frühstücks gibt es wegen der Zugverspätung um 14 Uhr im Nebengebäude ein Mittagessen.

Dieses wird wie in China üblich an einem großen runden Tisch serviert, wo wir alle 10 Plätze finden. Auf dem Tisch steht eine von Hand zu drehende große Glasscheibe, auf die allerlei Leckereien gestellt werden: Tomate mit Rührei, Reis, verschiedene Gemüsesorten, Rindfleisch, Hühnchen, Fisch und natürlich reichlich Grüner Tee. Optimiert werden müsste noch die Koordination, wann in welcher Reihenfolge wer etwas vom großen Teller nehmen kann. Druckknöpfe an jedem Platz, so dass jeder rechtzeitig Bedarf anmelden kann, wenn man etwas möchte. Olav jedenfalls hält das Ganze zur Dokumentation auf Video fest – mit sich selbst als Statisten.

Um 15 Uhr beginnt unsere Exkursion zu den Attraktionen der Umgebung. Hierzu fahren wir mit unserem Bus rund 30 km über die Autobahn 312 in Richtung Südost entlang der „Flammenden Berge“. Die Autobahn ist teilweise noch im Bau. Die Tankstellen sind gigantischen Pyramiden nachempfunden.

Erstes Ziel ist die Ruinenstadt Gaochang. Diese wurde im ersten Jahrhundert v. Chr. erbaut. Es war ein bedeutender Ort an der Seidenstraße. In den Kriegen des 14. Jahrhunderts wurde die Stadt niedergebrannt. Alte Palastruinen und die innere und äußere Stadtmauer sind noch heute erkennbar. Auf einem Eselskarren fahren wir durch die Ruinen. Es ist sehr heiß und trocken. Die Esel können einem schon Leid tun, bei so einer Hitze zu arbeiten. Aber sonst wären es ja auch keine Esel.

Weiter geht es zu den Gräbern von Astana, wobei Astana hier das gleiche bedeutet wie im kasachischen – Hauptstadt. Der Komplex umfasst 10 Quadratkilometer und enthält über 1.000 Gräber. Die Stätte ist für ihre aufgrund der niedrigen Luftfeuchtigkeit gut erhaltenen Mumien und Grabbeigaben - darunter besonders die Textilien und über 2.000 Textfunde - berühmt. Seit 1959 wurden etwa 400 Grabstätten freigelegt, wovon wir drei besichtigen. In den Gräbern ist es angenehm kühl, da fällt es uns sogar leicht, den ausführlichen Erläuterungen unseres Führers zu folgen.

Nächster Programmpunkt sind die Flammenden Berge und die Tausend-Buddha-Höhlen Bāzāklik. Die Flammenden Berge haben ihren Namen von der rötlichen Farbe während der Abenddämmerung. Die Tausend-Buddha-Höhlen von Bāzāklik sind ein Komplex von buddhistischen Höhlentempeln aus dem fünften bis neunten Jahrhundert. Die Grotten liegen inmitten grüner Vegetation am oberen Rand einer Steilwand mit orangefarbenen Dünen unterhalb der Flammenden Berge. In den noch etwa 60 gut erhaltenen Höhlen sind bedeutende buddhistische Wandmalereien zu sehen. Leider wurden viele Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts durch Raubzüge, unter anderem vom

deutschen Albert von Le Coq, geplündert. Um uns die gestohlenen Stück anzusehen, müssten wir ins Museum für Asiatische Kunst der Staatlichen Museen nach Berlin fahren.

Um zu unserem letzten Programmpunkt zu kommen, zur Ruinenstadt von Jiaohe, müssen wir die 30 km wieder zurück nach Turfan fahren und dann noch 10 km weiter nach Westen. Die Ruinenstadt von Jiaohe liegt auf einem über 30 m hohen Felsplateau im Yarnaz-Tal. Das ganze Gelände erstreckt sich über 1½ km. Die Stadt hat eine sehr lange Geschichte, nach historischen Berichten war sie von 108 v.Chr. bis 450 n.Chr. die Hauptstadt des früheren Reiches Cheshi und erlebte von der Zeit der Sechzehnkingreiche bis in die Zeit der nördlichen Dynastien im Gaochang-Reich und in der frühen Tang-Zeit ihre Blütezeit. In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts brannte die Stadt nieder. Heute sind noch die Ruinen der ehemaliger Privat- und Verwaltungsgebäude und am Nordrand Reste zweier buddhistischer Klöster und einer großen Stupa zu sehen. Besonders jetzt im Abendlicht leuchtet die ganz aus Lehmziegel erreichte Stadt besonders schön.

Auch wenn das eine sehr Interessante Tour war, sind wir doch jetzt froh wieder ins Hotel zurück zu fahren.

Das Abendessen gibt es nicht im Hotel, dazu fahren wir nochmals ins Stadtzentrum. Dort tobt jetzt nach 21 Uhr und bei erträglichen Temperaturen das pralle Leben. Die Straßen sind voller Autos und die Gehwege voller flanierender Menschen. Alle Straßenrestaurants sind trotz des starken Verkehrs und der damit verbundenen schlechten Luft sehr gut besucht. Wir gehen in ein Restaurant, welches eigentlich eher wie ein Souvenirgeschäft aussieht. Unten gibt es von Kinderhand geknüpfte Teppiche, Tischtücher, kitschig bunte Stoffe und anderes sogenanntes Kunsthandwerk und oben ein Restaurant. Im Prinzip gibt es das gleiche wie heute Mittag, einziger Unterschied die Reihenfolge, und dass es keinen Fisch gibt.

#### 17. Tag 08. August 2007

#### CHINESISCHE EISENBAHNFREUNDE

Die Chinesen mögen wohl harte Betten, wie schon in Kaschgar ist auch hier das Bett nur durch ein Brett „gefedert“. Um 8:30 Uhr gibt's Frühstück. Auch dies hat wieder ein paar westliche Elemente wie Toast mit Spiegelei (kalt) und einer Marmelade, die auch als Kleister durchgehen würde. Das Brot schwarz mit Rosinen wird als „russian style“ verkauft.

Auf unserer heutigen Besichtigungstour steht als erstes die sogenannte Sugong-Pagode. Sie wurde von Prinz Suleiman zu Ehren seines Vaters, Prinz Emin, in der

zweiten Hälfte der 1770er Jahre zur Zeit des Qing-Kaisers Qianlong erbaut. Die "Pagode" ist eigentlich ein Minarett einer in uigurischer Architektur gestalteten Moscheeanlage. Das Minarett hat am Fuß einen Durchmesser von 10 Metern und ist 44 m hoch. Wegen der zweistündigen Zeitverschiebung zu Peking ist es für chinesische Touristen wohl noch etwas früh. Jedenfalls sind außer uns noch niemand keine Besucher da. Einige der Souvenir- und Getränkeverkäufer stürzen sich geradezu auf uns als potenzielle Kunden.

Als nächstes geht es zu dem (historisches) Bewässerungssystem von Turfan. Dabei handelt es sich um ein besonderes unterirdisches Brunnensystem zur Bewässerung auf dem Gebiet der Stadt Turfan.

Wir können das Bewässerungssystem besichtigen und bekommen erklärt, wie dieses gebaut wurde und funktioniert. Das sogenannte Karez-Bewässerungssystem, geht bis auf die Zeit der westlichen Handynastie zurück. Als Karez bezeichnet man waagrecht in den Berg gegrabene Schächte bzw. horizontale Brunnen. Durch sie wird das Schmelzwasser aus den Bergen in unterirdischen Kanälen vor Verdunstung geschützt in die Oasen geleitet.

Im Turfan-Becken sind davon über 1.000 anzutreffen. Durch dieses Bewässerungssystem kann man das tiefe Grundwasser, das aus dem geschmolzenen Schnee des Tianshan-Gebirges stammt, ableiten. Die Tiefe eines Brunnens beträgt bis zu 70 m und die Länge eines unterirdischen Kanals rund 10 km. Die Kanäle des Bewässerungssystems von Turfan besitzen eine Gesamtlänge von ca. 5.000 km. Das Bewässerungssystem wird zusammen mit der Großen Mauer und dem Großen Kanal als "Drei von Menschenhand geschaffenen großen Bauprojekte" bezeichnet.

Anschließend werden die Besucher geschickt durch die Souvenir-Shops geführt. Die ganze Anlage befindet sich sehr schön in einem Weinanbaugebiet. Die Wege sind mit Weinreben überwachsen und es Möglichkeiten zur Weinprobe. Aufgrund der vielen Sonne ist der Wein sehr lieblich. Ich würde mir gerne eine Flasche mitnehmen. Aber zum einen ist der Wein nicht billig, und zum anderen scheue ich davor die Flasche noch quer durch den Himalaja zu schleppen.

Bevor wir zum Bahnhof fahren, geht es wieder in die Stadt zum Mittagessen. Die Hauptstraßen von Turfan sind sehr breit, beleuchtet und meistens sogar beidseitig mit Bäumen bepflanzt. Das Mittagessen ist im Prinzip identisch mit den Mahlzeiten des Vortags, nur die Reihenfolge ist wieder etwas anders. Schade ist aber, dass es keine Nudeln gibt, die eigentlich wie Reis immer dazu gehören.

Gegenüber des Restaurants ist noch ein Kaufhaus, das als solches nur Dank Xu Ougang zu erkennen ist. Die 0-Ebene macht einen ziemlich toten Eindruck, es werden Mobiltelefone verkauft. In der -1-Ebene gibt es dann aber alle Segnungen der Konsumgesellschaft. Ich kaufe für die nächste Etappe: Mineralwasser, Kekse und Gebäck (Waffeln).

Dann geht es noch einmal zurück zum Hotel, wo wir eine Stunde Aufenthalt haben. Ich löse unser deponiertes Gepäck aus, und endlich geht es los, zurück zum Bahnhof. Die Fahrt zum Bahnhof dauert unter sengender Sonne 45 Minuten.

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs ist ein Neubau wie ja eigentlich auch die erst in den 70er Jahren gebaute Eisenbahn noch ein Neubau ist. Das chinesische Tarifsystem ist für Ausländer kaum zu durchschauen. Weil nur 10 % der möglichen Tickets für unseren Zug hier in Turfan verkauft werden können, mussten unsere Tickets schon am Startbahnhof in Urumqi besorgt werden. Die Tickets werden jetzt von einer Mitarbeiterin von „Shaanxi Overseas“ aus Urumqi mit dem Zug nach Turfan gebracht, die auch die 10 Plätze bis hierher frei hält. Weil unsere Tickets im Zug von Urumqi sind, können wir auch nicht in den VIP-Warteraum und müssen in einem allgemeinen Warteraum Platz nehmen. Eigentlich gibt es für jeden Zug einen eigenen Wartebereich, der durch die entsprechende Zugnummer gekennzeichnet ist. Offensichtlich wird das hier aber nicht mehr so genau genommen. Geradezu Folter ist, dass wir zwar freie Sicht auf den Bahnsteig haben, aber ihn nicht betreten dürfen ...

Wegen der fehlenden Tickets bekommen wir, um überhaupt den Bahnsteig betreten zu dürfen, Bahnsteigkarten. Unser Zug fährt auf den Hausbahnsteig ein und das sogar 10 Minuten zu früh. Wir haben Wagen 8. Dies wurde Herr Xu Ougang bereits vorab per Mobiltelefon von seinen Kollegen im Zug übermittelt. Dementsprechend werden uns an Wagen 8 auch gleich die Platzkarten von seinem aussteigenden Kollegen ausgehändigt. Wir haben einen supermodernen, in China gebauten Waggon. Er ist für 160 km/h zugelassen und verfügt selbstverständlich über eine Klimaanlage, die auch im stehenden Zustand funktioniert. Es gibt im Seitengang des 4-Bett Schlafwagens sogar eine digitale Anzeige für: Datum, Uhrzeit, Außentemperatur und Geschwindigkeit. Natürlich ist auch ein Samowar (vollelektronisch) und ein Gemeinschaftswaschraum vorhanden. Pünktlich um 16:50 Uhr geht's los. Pünktlich ja, aber nicht mit dem ursprünglich mal geplanten Zug um 20:47 Uhr, was egal ist, solange die Reisebürokollegen in Lanzhou über unserer früheren Ankunft informiert werden.

Eigentlich könnte ich mich jetzt hinlegen und bis Wuwei durchschlafen, bin ich diese Strecke doch vor zehn Jahren bereits gefahren. Eigentlich - tatsächlich ist die Strecke in den letzten zehn Jahren jedoch über weite Abschnitte komplett neu trassiert worden. Die Strecke ist jetzt durchgehend zweigleisig, und es wird links gefahren. Zwischen den südlichen Ausläufern des Altai und den Flammenden Bergen geht die Fahrt Richtung Osten durch leblose Schotterwüste.

Im letzten Abteil unseres Wagens werden wir auf einen Chinesen aufmerksam. Aufmerksam dadurch, dass er ständig mit einer Kamera durch den Zug geht und Fotos macht. Schnell ist ein Kontakt hergestellt, wie sich herausstellt, handelt es sich um einen chinesischen Eisenbahnfreund! Er kommt aus Peking, ist Student und spricht etwas englisch. Nach seinem Foto-Equipment und der Tatsache, dass er in einem 4-Bett Schlafwagen fahren kann, zu urteilen, kommt er wohl aus besserem Hause. Er zeigt uns viele Bilder von seinen letzten Touren und interessiert sich für unsere speziellen Eisenbahnkarten.

Die Strecke ist dicht mit Güterzügen belegt. Ich würde gerne aus dem zu öffnenden Toilettenfenster mal einen Zug in der Kurve fotografieren. Leider ist die Strecke nach der Neutrassierung so begradigt worden, dass es praktisch keine nennenswerten Kurven mehr gibt. Bei Km 1.386 steht auf dem Nebengleis ein Güterzug mit je einer JS an der Spitze und am Schluss. Unser Zug fährt stundenlang ohne Halt konstant mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/h. Ob der Lokführer für so etwas wohl einen Autopilot hat? Die Gleise sind natürlich verschweißt und in einem Topzustand.

Es ist 21:00 Uhr, die Sonne geht unter, und draußen sind es immer noch + 30 °C. Der Zug erreicht den Bahnhof der Stadt Hami. Hami hat rund 500.000 Einwohner und ist in ganz China für seine wohl-schmeckenden Melonen berühmt. Auf dem gegenüberliegenden Bahnsteig steht ein Güterzug mit riesigen Radlader als Ladegut, ganz ohne Bewachung - in Russland undenkbar. Es steigen mehr Menschen aus als ein. Hier gibt es dann auch die in China üblichen rollenden Verkaufsstände der Staatsbahn mit Getränken und kleinen Snacks.

### 18. Tag, 07. August 2007 LANZHOU

Das Erste, was ich an diesem Dienstagmorgen höre ist – das Ave Maria über den Zuglautsprecher! Die Anzeige im Gang verrät mir, dass der Zug zur Zeit mit 139 km/h durch die Lande braust und das alles bei einer Laufruhe, dass man meinen könnte, der Zug stehe. Vor zehn Jahren sind die hier noch mit Dampflokomotiven gefahren, was gibt es wohl in zehn Jahren

– Magnetschwebbahn? Die Entwicklung der chinesischen Eisenbahn ist einfach nur Schwindel erregend.

Die Strecke ist seit Jiayuguan elektrifiziert. Beim Halt in Wuwei (1,87 Millionen Einwohner) gibt es endlich Frischwasser für die Waggonen. Ab hier ist wieder volle Konzentration angesagt. Der Abschnitt bis Lanzhou wurde von mir noch nicht bereist. Die von uns befahrene Strecke wird kreuzungsfrei aus der nach Zhongwei ausgefädelt.

Die Landschaft wird nun bergiger und auch fruchtbarer, es gibt Mais- und Reisfelder zu sehen. Auch diese Strecke wird mit einem immensen Aufwand für höhere Geschwindigkeiten neu trassiert. Verließ die alte Strecke früher in zahlreichen S-Kurven um jeden Berg herum, werden die Berge jetzt geradlinig mit Tunnels durchfahren. Höhepunkt ist ein 20 km langer Tunnel bei Km 158. Er verläuft in zwei getrennten Röhren und wird jeweils an den Eingängen bewacht. Der Tunnel ist der längste in China und wurde erst 2004 eröffnet, wie wir von dem chinesischen Eisenbahnfreund erfahren. Einige der umgebenden Berge sind über 4.000 m hoch.

Schon über zwei Stunden vor der Ankunft in Lanzhou fängt das Schlafwagenpersonal an, sauber zu machen. Der Gang wird gefegt, die Mülleimer werden eingesammelt und zwischen den Waggonen während der Fahrt auf den Gleisen entleert.

Vierunddreißig Kilometer vor Lanzhou überqueren wir bei Hekou auf einer Stahlgitterbrücke den hier noch schmalen Gelben Fluss. Von rechts mündet die Eisenbahnstrecke von Lhasa kommend ein. Auf die Minute pünktlich kommt der Zug im Hauptbahnhof von Lanzhou zum Stehen. Es ist ein riesiger Bahnhof mit mindestens zehn Bahnsteiggleisen. Durch die Unterführung kommen wir zum Westausgang. Dort werden eigentlich wieder die Fahrscheine eingesammelt. Ich komme aber auch so raus, ohne den Fahrschein abzugeben.

Eigentlich hatten wir damit gerechnet, hier schon erwartet zu werden, aber niemand ist da. Nachdem sich auch nach einer halben Stunde keiner sehen lässt, um uns abzuholen, rufe ich in der Agentur in Xian an. Zum Glück spricht dort Herr Qi Jiande deutsch. Offensichtlich hat man ihm nicht mitgeteilt, dass wir mit einem anderen Zug früher als ursprünglich geplant ab Turfan gefahren sind. Er versichert mir, die örtliche Agentur sofort zu verständigen.

Vor dem Bahnhof ist ein unglaublicher Menschaufbruch. Den Taxifahrern fallen wir als erstes auf. Nach und nach spricht sich das von den wartenden Langnasen herum. Nach einer weiteren halben Stunde kommt endlich ein örtlicher Mitarbeiter vom

CITS Büro. Es ist Xu Ning und er spricht unglaublich gut deutsch. Das Hotel ist nur wenige hundert Meter vom Bahnhof entfernt, immer die Hauptstraße entlang. Wegen des Gepäcks fahren wir aber dennoch mit dem Bus zum Hotel.

Trotz des schönen Wetters gibt es am Nachmittag kein Programm, was sich leider später als ein Fehler herausstellen soll.

Ein Mittagessen soll es aber doch geben. Zusammen mit Hans gehe ich in ein kleines Restaurant gegenüber der nächsten Straßenkreuzung. Das Lokal ist sehr sauber und macht einen modernen Eindruck. Die Speisekarte gibt es, wie zu erwarten war, nur auf chinesisch und ist von uns nicht zu lesen. Statt einer Speisekarte auf Englisch bekommen wir eine mit Bildern der angebotenen Gerichte. Ein anderer Gast, der etwas englisch spricht, versucht zu dolmetschen. Wir möchten etwas mit Nudeln und entscheiden uns für das erste Bild, welches sehr scharf sein soll. Nach einer ¼ Stunde bekomme ich eine Cola, eine Tasse mit grünen Tee und einen Teller mit einer sehr heißen Nudelsuppe, Fleisch und etwas Gemüse. Wir wurden ja gewarnt, die Nudelsuppe ist wirklich extrem scharf, aber nicht ungenießbar. Als wir anschließend bezahlen möchten, halten wir die Rechnung für einen Witz und glauben, dass man sich vertan hat. Alles zusammen soll 18 Yuan kosten, also umgerechnet nur 1,80 €. Aber das scheint wohl wirklich in Ordnung zu sein. Das war jedenfalls das preiswerteste Essen auf der ganzen Reise.

Es zieht mich noch nicht ins Hotel; ich gehe über die Hauptstraße zum Bahnhof. Lanzhou ist eine aufstrebende Stadt mit ca. 3 Millionen Einwohnern. Leider macht die Stadt ihrem Namen - Orchideenstadt – keine große Ehre. Auf dem breiten Gehweg werden von Händlern kleine Speisen, Zeitungen oder auch Wallnüsse angeboten. In den angrenzenden Gebäuden gibt es gepflegte Restaurants, aber auch Banken, kleine Lebensmittelgeschäfte und Warenhäuser für Haushaltsbedarf. Überdurchschnittlich oft sind auch Geschäfte für Telekommunikationseinrichtungen vertreten. In China läuft beinahe jeder mit einem Mobiltelefon herum. Am Bahnhof angekommen zeigt sich das übliche Durcheinander der Massen. Erfreulich stelle ich fest, dass die Beschriftung der einzelnen Stellen sogar in lateinischer Schrift vorhanden ist, was zwar die Orientierung vereinfacht, aber nicht das Besorgen von Informationen. Überall gibt es lange Warteschlangen. Da soll sich noch einmal einer über die Wartezeiten in deutschen Reisezentren beschweren.

Auf dem Rückweg zum Hotel besuche ich ein großes mehrstöckiges Kaufhaus. Mal davon abgesehen, dass alles viel bunter und irgendwie kitschiger ist, ist das Wa-

renangebot nicht anders als in Deutschland. Die Wareneinteilung ist etwas chaotisch, so gibt es auf allen der drei Etagen von allem etwas, Lebensmittel direkt neben den Toilettenartikeln oder Kochtöpfen. Wieder zurück im Hotel, nehme ich mir eine kurze Auszeit, bevor es zum Abendessen geht.

Zum Abendessen geht es ein paar Straßenblocks zu Fuß in eine Straße mit vielen Restaurants. In einem sehr feinen chinesischen Restaurant ist für uns ein großer runder Tisch hergerichtet. Neben einigen lokalen Delikatessen werden uns insgesamt neun Gänge serviert. Während des Essens klingelt bei Herrn Xu Ning das Mobiltelefon. Kurz darauf nimmt er mich zur Seite, um mir mitzuteilen, dass es mit den Tickets nach Lhasa ein Problem gibt. Für den Zug K 917 nach Lhasa gibt es keine Fahrkarten mehr. Die Agentur in Xian würde nur noch Tickets von Xining nach Lhasa für Zug T 27 bekommen. Es wird daher vorgeschlagen mit dem Bus nach Xining zu fahren, um dort den Zug T 27 nach Lhasa zu bekommen. Ich bin fassungslos, da bestelle ich ein halbes Jahr vorher die Tickets, und denen fällt erst einen Tag vor der Abfahrt ein, dass sie diese nicht bekommen! Was sind das den für Dilettanten hier? Eine Fahrt mit dem Bus nach Xining ist jedenfalls unakzeptabel. Die entstandene Lücke zwischen Taschkent und Schimkent ist schon mehr als schlimm genug. Er soll gefälligst Mao und den Rest der Welt in Bewegung setzen, dass wir nicht mit dem Bus fahren müssen.

Auf dem Rückweg zum Hotel mache ich in einem Internetcafe eine Pause. Dieses ist von außen absolut nicht als solches zu erkennen. Nur dank Xu Ning weiß ich, dass es ein solches sein soll. Der Eingang ist völlig unbeleuchtet und ohne den kleinsten Hinweis auf ein Internetcafe. Auch die zurückliegende Treppe in den ersten Stock liegt in völliger Finsternis. In diversen südamerikanischen Städten hätte ich vor Betreten eines solchen Gebäudes wohl mein Testament machen sollen. In China habe ich diesbezüglich jedoch keine Bedenken. Auf der linken Seite stehen in einem verqualmten und schlecht beleuchteten Raum mehrere Billardtische. Einige Jugendliche versuchen ihr Glück, nehmen von mir aber keine Notiz. Gegenüber ist man dabei, ein heruntergekommenes Büro auszuräumen. Nur schwer ist in der Dunkelheit zu erkennen, dass es geradeaus noch eine verglaste Tür gibt. Erst als ich schon davor stehe, sehe ich dahinter Computer stehen. Alles ist im Halbdunkel, man spricht natürlich kein deutsch oder englisch. Aber eigentlich ist auch klar, was ich hier möchte und verweist mich an einen freien Computer. Ich nutze die Gelegenheit, meinen ganzen Frust über das Ticketproblem an die Zentrale nach Berlin zu schreiben in der Hoffnung, dass hier mehr zu retten ist als in Usbekistan. Nach einer halben

Stunde bin ich fertig und muss dafür sagenhafte 5 Yuan bezahlen (50 Cent).

### 19. Tag, 08. August 2007 NACH XINING

An diesem Morgen sind es zum ersten Mal keine Sonnenstrahlen, die mich wecken, sondern Regentropfen die ans Fenster klopfen. Das Frühstück gibt es im 2. Stock. Erst auf Nachfrage gibt es Besteck, Kaffee und Marmelade, immerhin von „Darbo“ aus Österreich.

Um 9:00 Uhr beginnt die Stadtrundfahrt, leider bei tief hängenden Wolken und Dauerregen. Noch während der Busfahrt erfahre ich von Xu Ning, dass es wohl einen passenden Zug von Lanzhou nach Xining geben soll. Udo hat inzwischen ebenfalls im chinesischen Kursbuch herausgefunden, dass der Zug T 27 von Peking kommt und auch über Lanzhou fährt. Dies macht alles nur noch absurder. Warum können wir nicht hier in den Zug T 27 nach Lhasa einsteigen und müssen stattdessen mit einem anderen Zug ins ca. 200 km entfernte Xining vorfahren? Chinesische Logik, die keine Langnase verstehen muss. Hinzu kommt, dass wir die Fahrkarten für den Zug nach Lhasa auch erst in Xining bekommen sollen.

Erste Station ist der Gelbe Fluss oder auch Huang He genannt. Er ist mit über 4.800 km Länge nach dem Jangtsekiang der zweitlängste Fluss in China und der viertlängste Fluss der Welt. Eigentlich ist das Wetter viel zu schlecht für eine Schifffahrt. Herr Ning gelingt es aber doch gegen viele Yuan, einen Ausflugsschiffbesitzer für eine kleine Rundfahrt auf dem Gelben Fluss zu überreden. Über einen langen Steg kommen wir auf eine große Pontoninsel, von der es über ein Boot auf ein anders kleineres Boot geht und weiter auf noch ein kleineres Boot. Bevor am Ende wohlmöglich nur noch ein Ruderboot übrigbleibt, nehmen wir dieses Boot. Das Ausflugsboot ist zum Glück überdacht und jeder bekommt einen Fensterplatz - in Fahrtrichtung! Unser Boot hat große Probleme, gegen die starke Strömung anzukommen. Das Wasser ist tiefbraun, und es schwimmt viel Müll und Treibgut darauf. Die Fahrt geht bis unter die von einer Deutschen Firma (Krupp) vor hundert Jahren gebauten eisernen Brücke. Außer unserem Schiff ist weder ein anders Ausflugsschiff noch sonst ein Schiff auf dem Fluss unterwegs. Nicht ein Frachtschiff ist auf dem riesigen Strom zu sehen. Zurück zum Anleger geht es natürlich deutlich schneller und nach einer knappen Stunde sind wir wieder am Anleger.

Weiter geht die Fahrt wieder mit dem Bus zu einem Wasserradpark. Hierbei handelt es sich um riesige hölzerne Wasserräder mit gut 20 m Durchmesser. Mit diesen Wasserrädern wurden früher die landwirtschaftlich genutzten Flächen bewässert.

Das Wasser aus dem Gelben Fluss wurde dazu mit am Wasserrad befestigten Eimern gefördert. Am höchsten Punkt wird das Wasser in Bambusrohre geleitet, durch die es dann zu den Feldern fließt. Heute gibt es hier mitten in der Stadt natürlich keine Felder mehr, die noch zu bewässern wären. Aber dennoch sind die Wasserräder noch voll funktionstüchtig. Bevor es zum Mittagessen geht, gibt es noch einen Stopp am Denkmal der Mutter des Gelben Flusses. Am Ufer liegen ein paar Flöße aus Lederhaut aus aufgeblasenen Schweinen, mit denen man, bei schönerem Wetter allerdings, Rafting auf dem gelben Fluss machen kann.

Das Mittagessen soll zwar besser sein als das gestrige Abendessen, mir hingegen schmeckt alles gleich. Ich gäbe jetzt ein Königreich für einen Linseneintopf oder eine große Pfanne mit duftenden Bratkartoffeln oder einem Wiener Schnitzel oder...

Auf der anschließenden Fahrt zum Bahnhof geraten wir in einen Stau. Wegen des starken Regens stehen einige Straßenkreuzungen knietief unter Wasser. Am Bahnhof fahren wir mit dem Bus gleich ins obere Stockwerk des Bahnhofs, wo sich die Warteräume befinden sollen.

Schon an der großen Anzeigetafel in der Warthalle sieht Xu Ning, dass sowohl der Zug nach Xining als auch der Zug nach Lhasa unbestimmt verspätet sind. Die entscheidende Frage ist jetzt wie viel ist unbestimmt? Während wir es uns in dem 2. Klasse Warteraum bequem machen, versucht Ning eine Antwort auf diese Frage zu bekommen. Sollte nämlich der Zug nach Xining mehr Verspätung haben als der Zug nach Lhasa und daher hinter diesem liegen, hätten wir ein echtes Problem. Xu Ning schlägt mir noch einmal vor, den draußen noch wartenden Bus nach Xining zu nehmen, um ganz sicher zu gehen, dass wir in Xining den Zug nach Lhasa bekommen. Wohl wissend um das Risiko lehne ich dies kategorisch ab. No risk no fun, wir nehmen den Zug, welchen auch immer!

Dann müssen wir uns plötzlich beeilen. Angeblich steht auf Gleis 3 ein anderer Zug nach Xining, den wir bekommen sollen. Hürden (Bahnsteigsperrn), die sonst beim Betreten eines Bahnsteigs in China unüberwindbar sind, werden von uns einfach überrannt. Wir hechten mit unserem schweren Gepäck durch die Fußgängerüberführung. Auf einer Anzeigetafel lese ich dass der Zug um 12:57 Uhr abfahren soll, meine Uhr zeigt 12:56 Uhr. Ich höre schon die Abfahrtsmusik auf Gleis 3, der Zug steht aber noch. Die Tür ist auf und Herr Ning verhandelt mit dem Personal. Die Bahnsteigaufsicht pfeift. Man will uns nicht mehr in den Zug einsteigen lassen. Obwohl wir alle da sind, fährt der Zug ohne uns ab. Enttäuscht machen wir uns auf

dem Bahnsteig breit. Es wird mir noch einmal der Bus vor dem Bahnhof nach Xining vorgeschlagen, worauf ich aber erst gar nicht reagiere. Kurios ist, dass es offensichtlich niemanden mehr interessiert, wieso und warum wir uns jetzt noch auf dem Bahnsteig aufhalten. Xu Ning versucht erneut in Erfahrung zu bringen, wann unser eigentlicher Zug denn nun kommen soll. Erst weiß man dies nicht, dann heißt es in 10 Minuten. Letzten Endes soll er in 35 Minuten auf Gleis 4 einfahren.

Wenig später trifft tatsächlich der Zug K 377 von Shanghai nach Xining auf Gleis 4 ein. Für die 4 Stunden bis Xining haben wir Plätze in einem Sitzwagen, aber ohne Reservierung. Bereits bei der Einfahrt des Zuges schauen wir, wo wohl die meisten Plätze noch frei sind. Im zweiten Wagen von vorne müsste es genug Platz geben. Der Wagen ist laut Wagengattung ein Hartsitzer (YZ) aber mit weichen Sitzen 3 + 2 mit Klimaanlage. Ich habe sogar einen Fensterplatz, und auch das Gepäck zu verstauen, ist kein Problem. Erleichtert, wenigstens diesen Zug bekommen zu haben, lassen wir uns nieder und atmen erst einmal tief durch.

Nach erfolgtem Lokwechsel und einigen Zugkreuzungen geht es mit einer Verspätung von 67 Minuten los. Natürlich sorgen wir Langnasen für einiges Aufsehen unter den mitreisenden Chinesen. Einige sprechen sogar etwas englisch, und so werden gleich erste Kontakte geknüpft. Sie möchten natürlich wissen wieso, woher und warum wir hier sind. In Hekouan, dem bereits gestern Morgen durchfahrenen Abzweigbahnhof der Strecke aus Turfan, stehen wir schon wieder. Mittlerweile machen wir uns ernsthafte Sorgen um unseren T 27 nach Lhasa, der hinter unserem Zug herfahren soll. Wir haben in Xining immerhin nur eine Umsteigezeit von 45 Minuten auf den Zug. Solange der T 27 hinter unserem bleibt, kein Problem.

Seit dem Abzweigbahnhof ist die Strecke eingleisig und nicht mehr elektrisch. Noch nicht elektrisch, denn auch hier wurde nach dem Motto „klotzen statt kleckern“ damit begonnen, die Strecke zu elektrifizieren, durch neue Tunnels und lange Brücken zu begradigen und zweigleisig auszubauen. So wie hier gebaut wird, könnte man bei dieser Bahn wohl zukünftig eher von einer U-Bahn sprechen.

Fast jeder Bahnhof ist mit Güterwagen und Güterzügen zugestellt. Einige der Güterzüge sind sogar mit den neuen Lhasa-Loks der Baureihe NJ2 bespannt. Diese Diesellokomotiven wurden unter strengster Geheimhaltung bei General Electrics (USA) bestellt. Strengster Geheimhaltung deshalb, weil es den Chinesen mehr als peinlich war, selber nicht in der Lage gewesen zu sein, eine Diesellokomotive zu

bauen, die bis in einer Höhe von 5.000 Meter funktioniert, und sie diese nun beim „Klassenfeind“ zu kaufen mussten.

Nach der Abfahrt in Haishiwan hat unser Zug zur Überraschung nur noch 32 Minuten Verspätung. Es besteht wieder Hoffnung. Das Tal des Huang Shui wird immer enger und die Trassierung der Eisenbahn immer komplizierter. Wir haben jetzt schon eine Höhe von 1.844 m erreicht, wie uns Olavs Höhenmesser verrät. Eine Straße, die ebenfalls im Tal verläuft, wurde stellenweise einfach über den Fluss gebaut. Die umgebenen Berge des Laji- und Daban-Shan erreichen Höhen von bis zu 4.800 m.

Der Zug nähert sich Xining in der Provinz Qinghai. Erste Vorboten sind riesige Werbetransparente an der parallel führenden Autobahn. Mit rund einer halben Stunde Verspätung kommt der Zug im Bahnhof zum Stehen. Als Langnasen nicht zu übersehen, werden wir schon erwartet und bekommen die Tickets für den T 27 nach Lhasa. Immerhin die „höchsten“ Fahrkarten der Welt! Wir erfahren auch, dass der Zug ca. eine Stunde Verspätung hat. Weil Bahnsteige in China zum Warten tabu sind, werden wir gebeten, den Bahnhof über den Ausgang zu verlassen, um ihn dann nach einer Gepäckdurchleuchtung ordnungsgemäß am Eingang wieder zu betreten. Das ist uns dann aber doch zu blöde, und so gehen wir direkt vom Hausbahnsteig in den VIP Warteraum der Soft-sleeper Klasse und damit ins Gefängnis. Hinter uns wird die Tür zum Bahnsteig mit einer schweren Stahlkette verschlossen. Im Warteraum gibt es noch weitere Langnasen, was nichts Gutes erwarten lässt. Der Gipfel des Eingesperrtseins ist aber erreicht, als auf Gleis 3 ein Dieseltriebwagen im TGV Duplexverschnitt einfährt und wir nicht hinaus können, um diesen näher zu untersuchen und zu fotografieren. Stattdessen kann man alle möglichen Souvenirs zu der neuen Lhasa-Bahn kaufen.

Endlich, mit 70 Minuten Verspätung fährt Zug T 27 aus Peking auf Gleis 1 ein. Endlich dürfen auch wir unser Gefängnis verlassen und zu unserem lang ersehnten Zug auf das Dach der Welt. Wir haben Wagen 6 direkt neben dem Speisewagen. Gleich beim Einsteigen strömt mir ein ganzer Schwall rosinenpickender Westtouristen entgegen. Touristen die nach dem Motto Reisen „So viel fliegen wie möglich, und so wenig Eisenbahn wie nötig“. Wahrscheinlich meinen die jetzt noch, was Gott wie ein Abenteuer sie jetzt vor sich haben. Verglichen mit dem, was wir hinter uns haben, kann das jetzt doch bis Lhasa nur noch eine Lachtablette werden. Schon an der Eingangstür fällt mir das Fabrikschild „Bombardier Canada“ auf. Wir sind auf 3 Abteile aufgeteilt 3+4+3 in der Wagenmitte. Die Abteile sind in einem sehr unordentlichen Zustand. Die Betten sind nicht

gemacht, es liegt Müll auf dem Boden und in den Ablagen. Mit der gleichen Verspätung und denselben Loks (2 x DF4) fährt der Zug ab. Die Fahrkarten werden vom Schlafwagenpersonal eingesammelt und gegen die bekannten Platzkarten getauscht. Von Abteil aufräumen und Bettwäsche wechseln aber keine Spur. Also werden wir selbst aktiv und ziehen die alte Wäsche ab. Dabei stellen wir fest, dass es zwei Kopfkissen gibt. Eines ist mit Schaumgummi gefüllt das andere mit Reis. Wer weiß, wozu der Reis noch mal gut sein wird, denke ich mir. Jetzt endlich ist auch die für die Bettwäsche zuständige Schaffnerin auf uns aufmerksam geworden. Um jedes frische Bettlaken und um jeden frischen Kissenbezug wird gekämpft. Verlierer sind die Säcke mit dem Reis, für die kein Bezug mehr übrig bleibt und die daher unter den unteren Betten verschwinden.

Nachdem das erledigt ist, ist Zeit sich den Wagen etwas genauer anzusehen. In jedem Waggon gibt es acht Abteile mit je vier Betten. Zu jedem Bett gehört ein Flachbildschirm mit mehreren Programmen. Leider fehlt das wichtigste Programm, das mit der Lokführerperspektive. Dafür werden heroische Propagandafilme über den Bau der Lhasa-Bahn gezeigt. Zu jedem Bildschirm gibt es Kopfhörer, außerdem eine wirklich helle Halogenplatzleuchte, den Sauerstoffanschluss für Höhenkranke und ein paar Haus(Zug)schuhe, weiterhin den obligatorischen Mülleimer, Halogendeckenbeleuchtung und Blumen (die Echten) vor dem Fenster.

Der Waggon ist zwar nicht völlig druckdicht aber natürlich vollklimatisiert, und die Fenster lassen sich entsprechend nicht öffnen. Für jeden Fahrgast gibt es einen Sauerstoffschlauch, mit dem man sich an der Sauerstoffanlage anschließen kann (der jedoch erst am nächsten Morgen ausgeteilt werden wird). Die digitale Anzeige auf dem Gang kann aber hier leider nur chinesisch. Wie befürchtet sind fast nur Langnasen in dem 4-Bett Schlafwagen, und als ich Kommentare höre wie „Eine Bahnfahrt von Moskau nach Irkutsk war schon schlimm genug“ bestätigt meinen Verdacht auf Rosinenpicker im Zug.

Bereits 1979, drei Jahre nach Mao Zedongs Tod, wurde mit dem Bau des nun befahrenen Abschnitts nach Golmud begonnen. Fünf Jahre später konnte der 830 Kilometer lange Abschnitt eröffnet werden. So weit das bei der anbrechenden Dämmerung noch zu erkennen ist, verläuft die Bahnstrecke am Hang eines enger werdenden Flusstals. Auch hier reiht sich Brücke an Brücke und Tunnel an Tunnel. Allerdings ist von einem weiteren Ausbau nichts zu sehen. Das Tal ist nur sehr dünn besiedelt. Um 20:30 Uhr ist es draußen so dunkel, dass nichts mehr zu erkennen ist, und ich wende mich den Dingen im Zug

zu. Im Speisewagen sind drei Plätze frei geworden. Die Gelegenheit nutzen wir zu einem Abendessen. Für 34 Yuan bekomme ich eine Schale Reis (doch nicht etwa die aus dem Kissen?), etwas aus Schweinefleisch, Gemüse und dazu eine Cola.

Die letzte Meldung des Tages ist, dass die 2.500 m Marke bereits geknackt ist.

## 20. Tag, 09. August 2007 AUF DER LHASA-BAHN

Der geplante Fotostopp im einzigen längeren Halt in Golmud entfällt. Der Zug hat die 70 Minuten Verspätung in der Nacht wieder rausgeholt und ist wieder pünktlich.

Die Morgendämmerung setzt so ab 6.00 Uhr ein. Noch ist es ruhig im Wagen. Ich nutze die Gelegenheit für die Morgenwäsche. Aktuelle Höhenmessung durch Olav um 7 Uhr ist 3.788 m. Eine viertel Stunde später fällt bereits die 4.000 m Marke. Es geht den 6.000 m hohen Kunlunshan entgegen. Der Zug fährt in weiten Kehrschleifen durch ein Hochtal und gewinnt so an Höhe. Überall an der Strecke sind Militärcamps und Truppentransporte zu sehen. Die Baumgrenze haben wir schon lange hinter uns gelassen. Nur einige Gipfel der Fünf- und Sechstausender sind schneebedeckt. Mit einer Höhe von 4.772 m geht es bei Streckenkilometer 976 über den Kunlunshan Pass. Von der Höhe merkt man eigentlich nicht viel, man muss etwas tiefer atmen, das war es aber auch schon. Erst nachdem alles schon vorbei ist, und es wieder etwas abwärts geht, werden die gewöhnlichen Reisenden wach. Dennoch brechen im Gang die ersten Touristen zusammen. Tja, für jemanden dem schon Moskau – Irkutsk „schlimm genug“ ist, ist das hier natürlich nix.

Das größte Problem beim Bau der Bahn waren die Dauerfrostböden. Um dieses halbwegs in den Griff zu bekommen, wurden an vielen Stellen lange Brücken errichtet. Die Pfeiler wurden so tief in den Boden gerammt, bis man unter den Permafrostboden gelangte. Hier am Aufstieg zum soeben bewältigten Kunlunshan befindet sich auch die mit 80 Metern höchste Brücke. Jedoch schauen nur 52 Meter aus dem Boden der andere Teil streckt im Dauerfrostboden. Insgesamt wurden über 670 Brücken mit einer Gesamtlänge von 160 Kilometern gebaut. Darunter hohe Brücken mit über 60 Stützpfeilern, lange flache Brücken zum Schutz vor Tierherden, Wanderdünen und Wind. Rekordhalterin ist aber die Qingshuihedajiao mit 11,7 Kilometer Länge und 1.366 Stützpfeilern.

Eine weitere Variante, dem Problem mit dem Dauerfrostboden Herr zu werden, ist das Aufschütten von Dämmen aus groben Gesteinsbrocken. Durch diese soll dann der Wind zur Kühlung des darunter liegenden Bodens pfeifen. Eine dritte Variante ist das Einlassen von mit flüssigem Ammoniak

gefüllten Kühlelementen links und rechts des Schotterbettes. Der Ammoniak verdunstet unter Aufnahme der Wärme aus den unteren Teil, kühlt sich oben ab und sinkt wieder zu Boden. Wie bei einem Kühlschranksoll so erreicht werden, die Temperatur konstant unter Null Grad zu halten. Über 10.000 solcher Kühlstangen wurden an den kritischsten Punkten in den Boden gelassen. Darüber hinaus gibt es noch Experimente mit Betonröhren, extra breiten Bahndämmen und Sonnenblenden aus Blech, die alle nur einem Ziel dienen: das Auftauen des Dauerfrostbodens zu verhindern.

Als wir das Tuotuohe-Plateau erricht haben, will ich gar nicht glauben, dass wir uns noch immer auf über 4.000 Meter Höhe befinden. Wenn da nicht diese Zahl wäre, könnten wir auch noch in den kasachischen Steppen sein. Eher selten sind mal Tiere zu beobachten. Dennoch ist das hier für Botaniker und Zoologen sicherlich hochinteressant, für uns eher Hunderte Kilometer Langeweile. An den Wolken kann man dann aber doch die Höhe erkennen. Manchmal sind wir über den Wolken, manchmal auch mitten drin.

Im Sekundentakt treffen von Olav die Höhenangaben ein 4.852, 4.854, 4.858, 4.864, 4.872 Meter über Normalnull. Bei Streckenkilometer 1.151 und um 9:30 Uhr haben wir mit 4.905 Meter Höhe den höchsten Tunnel (Fenghuoshan Tunnel 1,3 km) der Welt erreicht. Außer von uns und dem Zuglautsprecher wird dieser Moment aber von niemanden gewürdigt. Ahnungslose Zivilisten halt.

Zum Tierschutz ist die Trasse fast komplett beidseitig eingezäunt. Um Tieren dennoch einen Seitenwechsel zu ermöglichen, gibt es in regelmäßigen Abständen breite Unterführungen. Die wenigen Stationen an der Strecke sind alle nach dem gleichen Schema angelegt. Ein Überhol- und Kreuzungsgleis, Hochbahnsteige, eine Solaranlage für die Energiegewinnung und ein kleines unbesetztes Empfangsgebäude.

Bei der Station Tuotuohe überqueren wie auf einer kleinen Brücke den hier noch unscheinbaren Yangtze. Über 6.000 Kilometer hat er hier noch vor sich, bevor er bei Shanghai in das ostchinesische Meer mündet.

Der Zug fährt nun schon seit Stunden mit konstanten 80 km/h, so dass es dem Lokführer eigentlich richtig langweilig werden muss. Erst nach mehreren hundert Kilometer wird es wieder spannend. Nahezu unbemerkt fahren wir dem höchsten Punkt dem Tangulashan Pass entgegen. Die aktuelle Höhenmessung zeigt 4.985 Meter, Tendenz weiter steigend. Als wir die 5.000 Meter knacken, mache ich mir erst einmal eine Suppe, Sekt gibt es nicht. Schon irgendwie verrückt, in einem technisch

hochgerüsteten vollklimatisierten Zug in nun schon über 5.000 Meter Höhe eine Suppe zu schlürfen. Wie mühsam muss es noch zur Zeit von Heinrich Harrer gewesen sein, dieses Land zu bereisen? Wir können es nur erahnen.

Bei Kilometer 1.406 erreichen wir den Tanggula-Pass mit 5.072 Meter über dem Meer - der höchsten Punkt der Welt für eine Eisenbahnstrecke. Genau hier war es auch, als am 24. August 2005 die letzte Schiene verlegt wurde. Am 12. Oktober 2005 wurde die Bahn fertig gestellt. Der offizielle Eröffnungszug verließ Peking am 1. Juli 2006, dem 85. Gründungstag der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) und 50. Jahrestag der Okkupierung Tibets, und erreichte Lhasa am 3. Juli 2006. Im August 2006 ist die Strecke in den Regelbetrieb gegangen. Der Bau der Bahn hat geschätzte vier Milliarden Euro und nahezu übermenschliche Kräfte gekostet. Exakt sechs Jahre zuvor wurde an jenem symbolträchtigen 1. Juli der 1.120 Kilometer lange Bau mit über 100.000 Arbeitern begonnen. Die Lhasa-Bahn ist damit immerhin 254 Meter höher als der bisherige Rekordhalter in Peru. Wenige Kilometer weiter und nur vier Meter tiefer wird der höchste Bahnhof der Welt Tanggula durchfahren. Außer einem hohen, S-Bahn ähnlichen Bahnsteig gibt es noch ein schwungvolles Empfangsgebäude.

Verrückt, mitten im Nichts, weit und breit keine Siedlung, steht auf einmal ein Eisenbahner in strammer Uniform an der Strecke. Neben sich ein kleiner Rucksack liegend und salutiert dem vorbei fahrenden Zug zu.

Jetzt im Sommer ist das Fahren hier ziemlich einfach, was aber mag hier wohl im Winter los sein? Nur anhand der zahlreichen Bauten zum Schutz von Schneeverwehungen können wir dies erahnen.

Kaum haben wir die Grenze zur Autonomen Region von Tibet überquert, stehen in Sichtabständen zueinander Soldaten auf beiden Seiten der Eisenbahntrasse. Ihr Blick ist von dem vorbeifahrenden Zug abgewandt, gerade so als wenn sie überwachen wollten, dass sich ja keiner unbemerkt dem vorbeifahrenden Zug nähert. Leiden die Chinesen unter Verfolgungswahn, haben sie Angst vor tibetischen Freiheitskämpfern oder islamischen Terroristen? In diesem Zusammenhang muss man sicherlich auch die Überwachungskameras an den Funkmasten sehen, die in regelmäßigen Abständen an der Trasse stehen.

Weiter geht es in flotter Fahrt über die Hochebene, erst beim Bahnhof Anduo (Km 1.506) wird es wieder interessanter. Der Bahnhof liegt in einer Höhe von 4.702 Meter, hat außer Luxusbahnsteigen mit Beleuchtung auch ein schmuckes Empfangs-

gebäude. Fehlen eigentlich nur noch die Menschen, die hier jemanden empfangen könnten.

Am wunderschön in 4.594 Meter Höhe gelegenen Nahusee gibt es den ersten Halt, wenn auch nur Betriebshalt, seit ca. 750 km. Der See, an dem heute nur ein paar Yaks leben möchten die Chinesen später einmal zu einem Touristenzentrum ausbauen. Zum Baden wird aber wohl keiner hierher fahren, dazu ist selbst im Sommer das Wasser viel zu kalt. Noch aber gibt es außer der Station nichts.

Trotz einer Höhe über 4.600 Meter und völlige Einsamkeit ist man nicht von der Außenwelt abgeschnitten – Mobiltelefone klingeln.

In der kleinen Station von Di Wu Mo, drei Gleise, kleines Empfangsgebäude, gibt es die nächste Zugkreuzung. Außer einigen Yakherden, die sich vom Zug beim Äsen nicht aus der Ruhe bringen lassen, gibt es auch hier nur unendliche Weiten.

Durch die Nähe unseres Waggons zum Speisewagen ist im Seitengang ein ständiges Kommen und Gehen. Ich bin davon überzeugt, dass nicht einer weiß, wo wir uns gerade befinden. Von der Landschaft her, könnten wir tatsächlich auch irgendwo im schottischen Hochland sein. Die Konzentration der Mitreisenden lässt unterdessen stark zu wünschen übrig, die einen sind am Schlafen, andere hängen schlafend an der Sauerstoffversorgung. Ich fühle mich, außer leichten höhenbedingten Kopfschmerzen, voll einsatzfähig.

Endlich nach einer halben Stunde donnert der Gegenzug nach Peking mit  $v_{\max}$  120 km/h an uns vorüber, eine weitere halbe Stunde folgt der nächste Zug. Die Züge verkehren zur Zeit im Rudel jeweils vier morgens ab Golmud und Lhasa. Nur ein Zug von Xining nach Lhasa und zurück fährt in der Nacht über die Bergstrecke.

Es geht bergab, über eine 180m-Brücke wird der Bahnhof Nakchu erreicht, der erste reguläre Halt seit Golmud in der Frühe. Die dazu gehörige Stadt liegt mindestens fünf Kilometer entfernt. Es ist ein etwas größerer Bahnhof mit sogar einem Mittelbahnsteig. Eigentlich soll der Zug hier ganze sieben Minuten Aufenthalt haben. Der Zug hat fünf Minuten Verspätung, was uns aber nicht davon abhält, trotzdem auszustiegen. Kaum ausgestiegen wird auch schon wieder zum Einsteigen gepfiffen. Stattdessen steigen immer mehr Menschen aus, wovon sicherlich nur die wenigsten wirklich hier bleiben möchten. Immerhin ist dies der erste Halt seit über zehn Stunden, an dem die Fahrgäste an die frische Luft können. Ich schaffe es, wenigstens ein Bild vom Zuglaufschild zu machen. Ich wäre gerne zur Lok vor gelaufen, um dort zu fotografieren, da fängt die Lok schon an zu pfei-

fen, und wir steigen doch besser wieder ein. Man könnte meinen, die Chinesen wollen jede Gelegenheit vermeiden, dass sich ein Reisender ein Bild von der nord-amerikanischen Diesellok machen könnte.

Letzter Pass ist der Sangxiongling-Pass mit 4.600 Meter Höhe. Einige der Fünf- bis Sechstausender sind schneebedeckt. Ein Berg sieht sogar aus wie das Matterhorn und wenn die Karte stimmt, müsste es der 6.110 Meter hohe Thakkungpa Ri sein.

Dann geschieht etwas, was die Russen in ihren Vorzeigezügen „Bajkal“ und „Rossija“ bis heute nicht hinbekommen. Der Souvenirverkauf wird eröffnet. Im Angebot sind T-Shirts mit dem Abbild des Zuglaufschilds, Sonderbriefmarken mit Motiven der Lhasa-Bahn und Fahrkarten vom Eröffnungszug.

Bei Kilometer 1.885 seit Xining wird der 7. (in Worten SIEBEN) Tunnel seit Golmud durchfahren. Der siebte Tunnel nach über 10 Stunden und über 1.000 Kilometer. Auf der Oberen Ruhrtalbahn hätte ich für sieben Tunnel gerade mal eine Stunde und 67 Kilometer benötigt. Dann geht es nur noch bergab, die Bremsen des Zuges bekommen richtig etwas zu tun, die letzten Tunnel, 3.345 und 1.720 Meter lang, werden durchfahren. Zwischen den Tunneln liegen gerade mal 200 Meter.

Insgesamt gibt es zehn Tunnel auf der ganzen Strecke. Eine Fahrt mit der Albulabahn in den Schweizer Alpen ist daher in jedem Fall um einiges spektakulärer. Knapp 50 Kilometer weiter überquert der Zug auf einer geschwungenen Bogenbrücke den Lhasa-Fluss. Diese wirklich schöne Brücke avanciert schon heute zum Wahrzeichen der Lhasa-Bahn und darf in keinem Werbeprospekt fehlen.

Mit drei Minuten Verspätung kommt Zug T 27 aus Peking dann nach 4.064 Kilometer seit Peking um 20:03 Uhr im neuen Bahnhof von Lhasa zum Stehen, die Bahnreise ist zu Ende. Wir steigen aus, es ist unglaublich wie viele Menschen in dem Zug waren. Bahnhof - das sieht hier eher aus wie in einem Flugzeughangar. Der Bahnsteig ist so lang und breit, dass ein A 380 darauf Platz hätte. Die Lokomotiven wurden schon abgehängt, um sie vor den Augen neugieriger Langnasen zu verstecken.

Die Reinigungsbrigade marschiert in Zweierreihen am Zug entlang, um sich anschließend vor dem Zug zu positionieren. Trotz den riesigen Dimensionen des Bahnhofs gibt es nur zwei kleine Ausgänge, wo sich jetzt alles staut.

Vor dem Empfangsgebäude werden wir bereits von unserem örtlichen Guide erwartet. Er heißt Dam Zhen ist Tibeter, spricht erstaunlich gut deutsch, kommt aus Shigatse und arbeitet beim dem örtlichen

CITS Büro. Wir begrüßen uns und bekommen von ihm einen dieser traditionellen Schals umgehängt. Weil die Sonne zu tief und daher zum Fotografieren des Bahnhofs ungünstig steht, nehme ich mir vor, morgen auf jedem Fall dem Bahnhof noch einen ausführlicheren Besuch abzustatten.

Der Bahnhof liegt sehr weit außerhalb der Stadt. Mit dem Bus fahren wir über die erst im April fertiggestellte vierspurige Brücke über den Lhasa-Fluss. Auf der Fahrt ins Stadtzentrum zu unserem Hotel können wir schon von weitem den berühmten Potala-Palast sehen. Ich bin aber enttäuscht, wie klein er scheint.

Unser Hotel liegt direkt in der Fußgängerzone. Nachdem die Stadt ja immer noch auf 3.600 Meter Höhe liegt, und mir das doch noch etwas Kopfschmerzen bereitet, soll es nur noch ein kleines Abendessen geben. Zusammen mit Udo und Hans gehen wir in Richtung Altstadt und Jokhang Tempel. Trotz der nächtlichen Stunde ist die Fußgängerzone noch voller Menschen. In einen Selbstbedienungsrestaurant werden wir fündig. Neben dem üblichen Angebot einer belgischen Spezialität gibt es auch Burger – Yakburger?

## 21. Tag, 10. August 2007 LHASA

Die Sonne scheint beim Blick aus dem Fenster. Noch ist es ruhig in der Hauptstraße. Die umgebenden Berge erreichen Höhen von über 5.000 Meter und heben sich der schön zu dem dunkelblauen Himmel ab, sind aber natürlich aus einer Höhe von 3.600 Meter nicht mehr ganz so spektakulär.

Das Frühstück ist mehr Frust als Lust. Erst auf Drängen werden uns Besteck, Butter, Toast und Konfitüre gebracht. Der Tee schmeckt nach nichts und wird wahrscheinlich schon den ganzen Morgen aus ein und demselben Teebeutel zubereitet. Ich kann nicht sagen, dass ich satt geworden bin. Freue daher schon jetzt umso mehr auf das nächste skandinavische Frühstücksbuffet – wo auch immer auf dieser Welt.

Noch vor dem offiziellen Tagesprogramm begeben wir mich auf eine erste Erkundungstour bei Tageslicht in die Umgebung des Hotels.

Ich habe das Hotel noch nicht ganz verlassen, da werden mir auch schon die Dienste von Rikschafahrern angeboten, ich ziehe aber den Fußweg vor und gehe die Hauptstraße hinunter. Die Straße ist gesäumt von vielen Juwelier-, Computer- und Klamottengeschäften. Irgendetwas, was darauf schließen lässt, dass ich mich in der Hauptstadt Tibets und nicht in irgendeiner chinesischen Großstadt befinde, gibt es nicht. Lebten um 1950 nur 20.000 bis

25.000 Menschen in der Stadt, und dies auf einer Fläche von nur 3 km<sup>2</sup> vor dem Potala-Palast, so sind es heute nahezu 475.000 Menschen. Am Ende der Straße schließt sich ein Park mit einem Teich an. Ich habe den Park kaum durchquert da stehe ich – vor den Potala-Palast. Ganz im Gegensatz zu gestern Abend vom Bus aus ist er jetzt riesig. Ich bin schlicht überwältigt, der Berg auf dem er gebaut wurde, ist wie für ihn gemacht. Auf dem gleichnamigen Platz davor sind viele Menschen, hauptsächlich Chinesen, alle wollen sich vor DEM Motiv fotografieren lassen. Ich schlendere noch etwas über den Platz und schaue dem Treiben zu. Gegenüber dem Potala auf der anderen Seite des Platzes gibt es ein monumentales Denkmal des chinesischen Militärs zur „Befreiung“ Tibets. Ich frage mich, wie lange es wohl dauern würde, bis ich von den Staatsorganen hier verhaftet würde, wenn ich jetzt ein Transparent mit der Aufschrift „Free Tibet“ ausrollen würde? Sicherlich nur Sekunden. Neben den zahlreichen uniformierten Polizisten auf dem Platz gibt es garantiert auch eine nicht geringe Anzahl in Zivil.

Um 11:00 Uhr startet das offizielle Besichtigungsprogramm, zu Fuß geht es in die Altstadt und zum Jokhang Tempel. Für die Tibeter ist er der wichtigste Tempel, zu dem man nach Möglichkeit mindestens einmal im Leben gepilgert sein sollte. Entsprechend viel ist hier los. Der Platz davor und die engen Seitenstraßen sind voll mit Souvenirgeschäften. Ein Vergleich mit der Drosselgasse in Rudesheim ist sicherlich nicht falsch. Auch wenn das Niveau hier deutlich höher ist. Zwischen zwei hohen Säulen umwickelt mit Gebetsfahnen steht ein großer zylindrischer Ofen, aus dem Weihrauch strömt. Die gläubigen Tibeter schmeißen sich wie in Trance lang auf den Boden, wozu sie so etwas wie Gleithandschuhe benutzen, murmeln ihre Gebete, stehen wieder auf und schmeißen sich wieder hin. Um 11:30 Uhr wird der Tempel für uns Besucher frei gegeben. Der Tempel soll der Legende nach im Jahre 639 unter König Songtsen Gampo, Prinzessin Bhrikuti und Prinzessin Wen Cheng errichtet worden sein. Der Bau soll drei Jahre gedauert haben. Während des Aufstandes von 1959 achtete die Volksbefreiungsarmee peinlich darauf, den Tempel nicht zu beschädigen, doch während der Kulturrevolution von 1966 bis 1976 wurde der Jokhang unter Beteiligung der Bevölkerung von Lhasa geplündert und schließlich als Hauptquartier der Roten Garden sowie als Gästehaus genutzt. Im Jahr 1981 wurde der Jokhang unter nationalem Denkmalschutz gestellt. Im Jahr 2000 wurde er zusammen mit dem Potala-Palast als „Historisches Ensemble Potala-Palast in Lhasa“ zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt.

Wir betreten einen großen Hof, wo wir die Eintrittskarten bekommen. Die Buddhahalle, das Hauptgebäude der Anlage, ist vierge-

schossig und von einem Wandelgang mit Gebetsmühlen umgeben. Alles ist wunderschön verziert und bemalt. In den einzelnen Kappellen stehen Buddhas überall brennen Butterkerzen, der Geruch von Weihrauch liegt in der Luft. In der Haupthalle befinden sich unter anderem die vergoldete Statue des Shakjamuni Buddhas sowie Statuen von Songtsen Gampo und seinen berühmten Frauen, der chinesischen Wen Cheng und der nepalesischen Bhrikuti.

Über eine steile Holzterrasse kommen wir auf das Dach, welches mit vergoldeten Bronzeziegeln gedeckt ist. Von hier haben wir einen schönen Blick über Lhasa, die Altstadt und dem Potala Palast am Horizont. Hier steht auch das bekannte „Rad des Gesetzes“, (Dharma-Rad) welches von Hirschen flankiert wird. Es ist im Buddhismus das Symbol der von Buddha verkündeten Lehre. Während unten im innern noch viele Gläubige und Mönche im Gebet und Gesang vertieft sind, sind die Touristen auf dem Dach nahezu unter sich.

Das Auffallendste in Lhasa ist, verglichen mit anderen Städten auf unserer Reise, dass man als Langnese nicht auffällt. Lhasa wird von vielen Langnasen auch als Ausgangspunkt für eine Trekkingtour in die umgebenden Berge genutzt. Der mit Abstand größte Teil der Touristen sind aber Chinesen, und das ist das eigentliche Problem. Jeden Tag kommen rund 5.000 neue „Invasoren“ mit den Zügen der neuen Lhasa-Bahn nach Lhasa, wie mir unser tibetischer Reiseführer sagt. Sie haben und werden dank der Eisenbahn das Land jetzt noch schneller in ihrem Sinne verändern. Für sie sind der Buddhismus, Potala-Palast und Jokhang-Tempel mehr ein Vergnügungspark, die paar Langnasen verändern das Land nicht, sagt mir unser Führer.

Um 13:00 Uhr geht es mit dem Bus zum Mittagessen. Dies unterscheidet sich im Wesentlichen nicht von dem bisherigen Essen in China. Tibetisch essen zu gehen, ist in Lhasa wohl auch schon ein Problem.

Auf der Rückfahrt zurück ins Zentrum, machen wir noch einen Stopp an einem Geldautomaten. Dort bekomme ich mit meiner EC-Karte sogar chinesische Yuan.

Letzter Halt für das heutige offizielle Programm ist die China Post. Dort decken wir uns erst einmal mit ausreichend Postkarten und Briefmarken ein. Die Besichtigung des Potala-Palasts soll morgen erfolgen. Für heute waren keine der täglich 1.700 limitierten Eintrittskarten mehr zu bekommen. Nur Harald und Udo konnten heute Morgen diesen Programmpunkt vorziehen, da sie morgen früh mit dem Zug nach Shanghai abreisen. Um das möglich zu machen, musste unser örtliches Reisebüro

ein angeblich sehr hohes „Backschisch“ springen lassen. Überhaupt werden Eintrittskarten nur max. 1 Tag im Voraus ausgegeben. Für morgen 9:00 Uhr gab es aber noch welche für den Rest der Gruppe.

Für 17:00 Uhr haben wir uns, Udo, Olaf, Herbert und ich, verabredet, um zum Bahnhof zu fahren und die fehlenden Bilder nachzuholen. Zum Bahnhof möchten wir, der Einfachheit halber, mit dem Taxi fahren. Da wir nicht damit rechnen, dass ein Taxifahrer englisch spricht, bitten wir den Hotelpagen, uns ein Taxi zu rufen und den Preis auszuhandeln. Taxis gibt es in Lhasa eigentlich genug, aber nicht, warum auch immer, in der Hauptstraße. So müssen wir erst 400 Meter bis zur nächsten Querstraße gehen. Jetzt findet sich sofort ein Taxi, der Preis von 60 Yuan ist sicherlich ein spezieller (teurer) Touristenpreis.

Am Bahnhof scheint gerade ein Zug angekommen zu sein, der ganze riesige Vorplatz ist voller Chinesen. Das bombastische Empfangsgebäude ist im Still des Potala errichtet und für die derzeit verkehrenden Züge mehrere Nummern zu groß. Wir können unsere Bilder machen, möchten aber mehr und gehen hinein. Klar dass auch hier, wie auf jedem chinesischen Bahnhof, als erstes unser Handgepäck durchleuchtet wird. Dann empfängt uns eine riesige holzverkleidete Halle – ein bisschen wie eine Kathedrale. Mitten in dieser Halle sitzt an einem kleinen Schreibtisch ein kleiner einsamer Eisenbahner und wacht darüber, dass bloß keiner unerlaubt auf den Bahnsteig geht. Links davon geht es zu dem Warteraum der 1. Klasse mit weichen bequemen Ledersitzen, und auf der anderen Seite befindet sich der Wartebereich 2. Klasse mit bequemen Holzbänken.

Ungeheuerlich, es gibt eine große elektronische Anzeigentafel, wo für 19:00 Uhr die Abfahrt eines Zuges nach Xining angezeigt wird, der tatsächlich nicht in unserem Kursbuch steht. Wo ist das Berichtigungsbuch zum chinesischen Kursbuch? Alle Beschriftungen sind in tibetischer-, chinesischer und lateinischer Schrift. Alles ist spiegelblank und das sicherlich nicht nur, weil der Bahnhof noch sehr neu ist. Die oberen Stockwerke werden, soweit einsehbar, noch nicht genutzt. Das genügt uns aber noch nicht, wir erkundigen uns bei dem einsam in der Halle sitzenden Eisenbahner, wo wir Bahnsteigkarten bekommen können. Er versteht natürlich nur „Bahnhof“, findet aber einen Kollegen der außer „Bahnhof“ auch Englisch kann. Am Ausgang heißt es. Warum es aber ausgerechnet am Ausgang Bahnsteigkarten geben soll und nicht am Eingang, weiß wahrscheinlich nur der große Konfuzius. Am Ausgang angekommen ist der mögliche Schalter natürlich geschlossen. Ist ja auch klar, es soll jetzt weder ein Zug ankommen noch abfahren. Warum sollte also jetzt je-

mand Bahnsteigkarten haben wollen? Aber der nette Eisenbahner, sicherlich das Problem ahnend, ist uns gefolgt und sorgt dafür dass der Schalter extra für uns geöffnet wird. Für sagenhaft 1 Yuan bekommen wir richtig schöne Bahnsteigkarten mit einem Bild vom Potala-Palast darauf.

Wieder zurück in der Empfangshalle können wir dann die Sperre passieren und die heiligen Bahnsteige betreten. Der Hausbahnsteig ist wahnsinnig lang, sicherlich 1.000 Meter oder mehr und kann es da sogar mit Deutschlands längstem Bahnsteig in Gößnitz aufnehmen, nur bei der Breite von sicherlich 60 Meter kommt kein mir bekannter Bahnsteig mit. Auf Gleis 1 steht der Zug 920, der um 19:00 Uhr nach Xining fahren soll - natürlich noch ohne die begehrten NJ2. Diese werden wahrscheinlich erst kurz vor der Abfahrt angehängt, so dass möglichst keiner die chinesische Blamage mit den Dieselloks vom Klassenfeind bemerkt.

Die Wagen des Zuges, 18 Stück, werden gerade von unzähligen Chinesen wie fleißige Bienen gereinigt. Außer dem Hausbahnsteig gibt es noch vier weitere Bahnsteige, die über eine großzügige Bahnsteigüberführung mit Rolltreppen zu erreichen sind. Noch werden die Bahnsteige und Gleise nicht genutzt, und noch ist der Bahnhof mit seinen fünf Zügen nicht einmal zu 10 % ausgelastet. Aber man hat Großes vor. Nicht nur durch Neuansiedlungen möchte man die Bewohner Lhasas vervierfachen, sondern auch die Eisenbahnstrecke verlängern. Bis 2017 möchte man die zweitgrößte Stadt in Tibet Schigatse im Westen erreichen. Ebenfalls geplant ist, eher aus militärstrategischen Gründen, eine Verlängerung über Schigatse hinaus. Entlang der nepalesischen und indischen Grenze könnte so eines Tages bei Kaschgar der Lückenschluss erfolgen. Spätestens dann, müsste ich erneut hierher. Auch ist es geplant eine Verbindung über den Himalaja nach Kathmandu zu bauen.

Heute aber ist der Bahnhof einfach mehrere Nummern zu groß und wir kommen uns fast verloren darin vor. Vielleicht werden wir auch nur deshalb von einem Eisenbahner in respektvoller Entfernung verfolgt, damit wir uns nicht verlaufen.

Auf die Dieselloks können wir leider nicht warten. Für mich dürfte dies wohl heute die vorerst letzte Gelegenheit für ein Foto von den Loks gewesen sein. Schweren Herzens gehen wir zum Eingang, der für uns auch der Ausgang ist. Bevor es zurück in die Stadt geht, stattdessen wir der Tickethalle noch einen Besuch ab. Diese ist, verglichen mit den übrigen Proportionen des Bahnhofs, relativ klein. Der Raum ist jedoch brechend voll, und wie in einem Reisezentrum der Deutschen Bahn sind von den 10 Schaltern nur zwei geöffnet.

Weil uns auf der Fahrt zum Bahnhof mehrfach die Buslinie 89 auffiel, wollen wir mit dem Bus zurück in die Stadt fahren. Am links vor dem Bahnhof liegenden ZOB steht gerade ein passender Bus dieser Linie, und es gibt sogar noch Stehplätze. Was jetzt noch fehlt, ist der Busfahrer und die Fahrscheine. Fünf Minuten später kommt der Fahrer und eine Schaffnerin. Während der Busfahrer mit einem Affenzahn in die Kurven rast, habe ich Angst, dass der Bus gleich umkippt. Während dessen jongliert die Schaffnerin freihändig durch den Bus, wo wir uns nur mit Mühe festhalten können. Lächerliche 1 Yuan kostet die Busfahrt, also nur 1/60 dessen, was das Taxi gekostet hat.

Wir sind nicht sicher, ob der Bus überhaupt in die Richtung fährt, wo wir hin möchten. Außer der Nummer ist für uns am Bus nichts zu lesen. Aber eigentlich können wir auch nichts falsch machen. Solange die Richtung stimmt fahren wir mit, ansonsten steigen wir an der nächsten Haltestelle aus und nehmen einen anderen Bus. Umso erfreuter sind wir, als der Bus fast exakt an der Stelle hält, wo wir zuvor mit dem Taxi abgefahren sind.

Am Abendessen im Hotel nehmen nur noch 6 Personen teil. Kein Wunder ist es doch im Prinzip nicht viel anders als das bisherige Essen in China. Einzig die Bedienung ist anders und kümmert sich rührend um uns, wofür es am Schluss auch ein ordentliches Trinkgeld gibt.

## **22. Tag, 11. August 2007 TIBETISCHE SAHARA**

Auch an diesem Morgen bleibt das Frühstück ein Provisorium. Es gibt jede Menge freundliches Personal, aber niemanden, der ihnen sagt was sie zu tun haben. Es geht doch nichts über eine richtige Berufsausbildung. Erst nachdem Olav in der Küche war, kommt etwas Schwung in den Laden.

Heute heißt es Abschied nehmen nicht nur von Lhasa sondern auch von Udo und Harald. Die beiden haben noch nicht genug Eisenbahn und fahren mit dem Zug noch bis Xian (Terakotta – Armee) und weiter nach Shanghai.

Für uns wurden vor dem Hotel drei Allradgeländewagen „Toyota Land Cruiser“ mit Fahrer bereitgestellt. Eigentlich sollte es ein Bus sein, aber wegen schlechter Straßen ist die Fahrt über den Himalaja wohl nicht mit einem Bus zu bewältigen. Das Gepäck und wir sind schnell auf die Fahrzeuge verteilt. Punkt 8:00 Uhr geht die Fahrt los. Zusammen mit Christian, Dam Zhen unserem Führer, und dem Fahrer übernehmen wir die Führung. Weit geht die Fahrt aber noch nicht, steht für uns doch an diesem Morgen noch die Besichtigung des Potala Palastes an. Die Sonne scheint, das Wetter ist genau richtig für ei-

ne Besichtigung der ehemaligen Residenz des Dalai Lama.

Der Zugang für Touristen befindet sich rechts am Fuße des Palastes. Als erstes werden unsere Passdaten mit einer Liste verglichen und anschließend unser Handgepäck durchleuchtet. Über eine breite Steintreppe gehen wir außen am Potala 115 Meter im Zickzack nach oben. Die Höhe von Lhasa macht einigen ganz schön zu schaffen. Was einen Sauerländer nicht zu Verzweiflung bringt, lässt einige Flachlandchinesen bereits zur Sauerstoffflasche greifen. Oben angekommen haben wir eine wunderbare Aussicht auf Lhasa. In der Ferne können wir die geschwungene Lhasa-Brücke der Eisenbahn sehen. Der Potala wir von kreischenden Krähen umkreist. Der eigentliche Zutritt findet erst im oberen Drittel statt. Erst hier gibt es auch die begehrten Eintrittskarten für 100 Yuan. Ab hier ist leider auch das Fotografieren verboten.

Wir betreten einen Platz, dessen Fußboden aus festgestampften und poliertem Lehm besteht, so festgestampft und poliert, dass wir uns fast darin spiegeln können. Über mehrere steile Holztreppen kommen wir in das Innere des „Roten Palastes“. Im ganzen Potala gibt es 13 Stockwerke mit insgesamt 999 Räumen. Alle wichtigen Räume des Palastes können wir sehen, so sagt man uns. Für dessen Besichtigung haben wir aber nur exakt eine Stunde Zeit. Um dies kontrollieren zu können, bekommen wir auf die Eintrittskarte die Uhrzeit gestempelt. Wer nach einer Stunde noch nicht wieder am Ausgang ist, muss eine saftige Geldstrafe von 5.000 Yuan bezahlen. Überall im Palast wird man daher auch von Polizisten angehalten, weiter zu gehen.

Der erste Palastbau wurde im Jahr 637 von Songtsen Gampo angelegt. Im 17. Jahrhundert wurde dieser in den Bau einer größeren Anlage integriert. Die Konstruktion des ersten Teil des heutigen Palastes, der Potrang Karpo (Weiße Palast), wurde im Jahr 1648 unter der Herrschaft des 5. Dalai Lama abgeschlossen, der Potrang Marpo (Rote Palast) wurde erst 1694 nach dessen Tod fertiggestellt. Die letzte größere Veränderung fand im Jahr 1922 statt, unter dem 13. Dalai Lama wurden mehrere Räume renoviert und dem Roten Palast noch zwei weitere Stockwerke hinzugefügt. Wir können sowohl die Gemächer des amtierenden 14. Dalai Lama besichtigen, als auch die Ruhestätten der 5. – 13. Dalai Lamas. Die Grabstätte des 5. Dalai Lama, ist das prachvollste. Hierfür wurden auf einer Höhe von 17,4 Meter über drei Stockwerke ca. 3.700 Kilogramm Gold verarbeitet. Die chinesische Kulturrevolution überstand der Potala-Palast als eines der wenigen Kulturdenkmale in Tibet vergleichsweise unversehrt, da der Palast als Unterkunft der chinesischen Besatzungs-

armee erhalten musste. Es versteht sich natürlich von selbst, dass es keinerlei Bild des amtierenden 14. Dalai Lama zu sehen gibt.

Es gibt jedoch Tausende von Buddha Statuen in allen erdenklichen Größen, Formen und Materialien zu sehen. Ganze Wände sind voll Kästen jahrhundert alter Schriftrollen. In der Luft liegt der Geruch von Weihrauch. Vor Bildern mit den verstorbenen Dalai Lamas brennen Butterkerzen. Einige der wenigen Gläubigen murmeln Gebete. Immer wieder drängen die alles kontrollierenden chinesischen Polizisten, doch zu weiter gehen. In den obersten Räumen gibt es Dachfenster, was eine optimale Zufuhr von Tageslicht und Luft garantiert. Die Säulen und Balken sind mit Schnitzereien und die Wände mit bunten Wandmalereien versehen. Insgesamt gibt es im Potala-Palast Wandmalereien mit einer Fläche von über 2.500 m<sup>2</sup>. An den Wänden hängen Tangkas aus Baumwollstoff und auch welche aus gesticktem Seidenstoff. Die Themen der buntbemalten Tangkas sind Episoden aus dem Leben von Buddhas und Bodhisattwas sowie die Grossen Tugenden, aber auch Motive aus der Geschichte, Medizin, Architektur und Kunst.

Rechtzeitig vor Ablauf des Zeitfensters kommen wir einige Stockwerke tiefer auf der Rückseite Potala wieder ans Tageslicht. Leider scheint hier nicht mehr die Sonne. Potala eine Wetterscheide? Über einen langen steinernen Gang, der mich irgendwie an die chinesische Mauer erinnert, geht es hinab zum Fuß des Potala. Hier warten schon jetzt um 10 Uhr viele Menschen darauf, um 18 Uhr ihre Bestellung für Eintrittskarten des nächsten Tages abgeben zu können. Vorbei an einer langen Reihe Gebetsmühlen kommen wir wieder zu unseren Wagen.

Nun können wir unsere Fahrt in Richtung Westen beginnen. Dazu müssen wir zwangsläufig irgendwie und irgendwo die Gleise der Lhasa-Bahn kreuzen. Ein Blick auf die Uhr zeigt mir dass in 20 Minuten um 10:45 Uhr der Zug nach Shanghai abfahren soll. Der müsste sich doch für ein Foto zu bekommen sein? Mein Traum, den Zug an der Lhasa-Brücke zu erwischen, scheitert daran, dass unser Fahrer den Weg nicht kennt. Na hoffentlich kennt er wenigstens den Weg nach Nepal. Wir halten an einer Straßenerunterführung wo die Bahn auf einem Damm verläuft. Fünf Minuten nach der Abfahrt im Bahnhof kommt der aus 20 Wagen bestehende Zug mit zwei dieser „geheimen“ Dieselloks (NJ2) vorbeigerauscht.

Die Bilder sind im Kasten, die Fahrt geht weiter. Vorbei an neuen chinesischen Industriegebieten und sogar einem Campingplatz. Viele kilometerlange Militärkonvois kommen uns entgegen und zeigen

uns wer hier das Sagen hat. Auf der Straße ist viel Betrieb, der erst abnimmt als die neue Straße zum Flughafen Gongkar links abzweigt. Wir folgen dem Oberlauf des Mazang bzw. Damqog Zangbo stromaufwärts. Der Fluss der in Indien Brahmaputra heißt, hat hier die meiste von seinen 2.896 Kilometer noch vor sich.

An einer Polizeikontrolle bekommt unser Fahrer einen Zettel, der ihm vorgibt eine bestimmte Strecke in nicht weniger als 40 Minuten zu durchfahren. Damit sollen Geschwindigkeitsüberschreitungen unterbunden werden. Es hat in der Vergangenheit in dem engen Flusstal einige schwere Verkehrsunfälle gegeben. Wir sind aber trotz der gemütliche Fahrweise zu schnell und nutzen die Zeit für Fotohalte.

In Siedlung Dagar verlassen wir die Straße G 318 überqueren den Brahmaputra auf einer schmalen Betonbrücke und machen auf der südlichen Seite einen Fotohalt am Fluss. Es ist eine Stelle, wo noch heute Flussbestattungen der Tibeter stattfinden.

Über unzähligen Serpentinaugen geht die Fahrt auf den 4.799 Meter hohen Kamba La Pass. Oben angekommen haben wir einen wunderbaren Blick auf den 4.339 Meter hoch gelegenen Yamdrok See. Wie ein Fjord liegt er zwischen den über 5.000 Meter hohen Bergen. Eigentlich sollte die Fahrt an dessen Ufer entlang nach Gyantse gehen. Wegen Straßenbauarbeiten ist dies aber leider nicht möglich. So müssen wir die vielen Serpentinaugen wieder hinab um über die G318 weiter Westen fahren.

Auf der Fahrt ins Tal kommen uns drei Radfahrer aus Frankreich entgegen die sich mühevoll den Berg hinauf quälen. Sie wollen wie wir nach Kathmandu, mit dem Rad sind sie aber „erst“ seit Kirgistan unterwegs.

Als wir weiterfahren, frage ich mich, ob wir ihnen hätten sagen sollen dass die Straße gesperrt ist und sie wieder umfahren müssen?

In einem kleinen Lokal, einer Art Truckstop, an der Hauptstraße machen wir eine Mittagspause. Es gibt Nudel und Gemüse und für die Biertrinker je eine Flasche Bier, während sich die Nichtbiertrinker zu zweit eine Flasche Limonade teilen müssen.

Weiter geht die Fahrt in Richtung Westen. Die Straße wechselt mehrmals die Flussseite. Anfangs ist das Flusstal eine wilde Schlucht dann weitet es sich zu einem breitem Delta. An einer seichten Stelle will eine Gruppe Tibeter auf Yakhautbooten den Brahmaputra überqueren.

Bei einem kleinen Militärflugplatz verlassen wir die bestens asphaltierte Hauptstrasse und biegen nach Links auf einen

Weg, der in keiner Karte verzeichnet ist ab. Der Weg wird von den Einheimischen als Saharaweg bezeichnet, und das ist nicht einmal übertrieben wie sich wenig später herausstellt. Man könnte wirklich glauben man führe durch eine Wüste und nicht in Tibet am Rande des Himalaja. Es kommen uns nur wenige Autos entgegen dafür Eselskarren. Wir überholen einen Sattelschlepper der sich mühsam durch die Schlaglöcher in dem Weg quält. In einer kleinen Siedlung versuchen Kinder ihr Taschengeld damit aufzubessern indem sie die Schlaglöcher auf dem Weg zuküpfeln. Bei dem Zustand des Weges, eine Goldgrube. Auch von uns gibt es eine Belohnung für die Arbeit.

Bei der Siedlung Panam kommen wir auf die Hauptstraße S 204 von Shigatse nach Gangtok in Indien. Die Straße ist zwar wieder asphaltiert, aber schneller kommen wir auch nicht voran. Als ob Almatrieb wäre müssen wir beinahe ständig Rinderherden ausweichen.

Kurz vor Erreichen unseres heutigen Etappenziel verlassen wir erneut die Hauptstraße und biegen nach Links ab und fahren über eine unmögliche Buckelpiste entlang des Flusses Nyangchu.

Wie aus dem Nichts sind wir plötzlich auf einer vierspurigen und beleuchteten Straße. Wir folgen der Straße ins Stadtzentrum und stehen genauso plötzlich vor dem vierstöckigen „Gyantse-Hotel“, das nicht so richtig in die landschaftliche Idylle passt. Vor dem Hotel stehen schon Dutzende von Geländewagen. Die Hotellobby kommt mir vor wie die Abfertigungshalle auf einem Flughafen, wo die Reisenden auf das Einchecken warten. Im Hotel gibt es nur Langnasen aus Deutschland, der Schweiz, Schweden, Frankreich, Spanien und Italien. Es muss wohl wie eine Oase weit und breit das einzige Hotel für ausländische Touristen sein.

Kaum haben wir uns umgesehen, kommt Dam Zhen uns auch schon mit den Zimmerschlüsseln entgegen. Das Abendessen gibt es in einem benachbarten Lokal nach dem bekannten Muster. Höhepunkt, es gibt die ersten Kartoffeln seit Wochen.

### **23. Tag, 12. August 2007 SHIGATSE AM SITZ DES PANCHEN LAMA**

Es klingelt und klopft an der Tür. Ungebetener Besuch ein Notfall zur frühen Stunde? Nein, der Weckdienst in Ermangelung eines Telefons. Es ist 7:30 Uhr, die ersten Sonnenstrahlen erleuchten bereits die alles überragende Festung Dzong, dem ehemaligen Sitz des Fürsten von Gyantse. Diese Festung wurde 1904 von einer englischen Militärexpedition angegriffen, erobert und zerstört.

Wie in einen fast vollständig von Ausländern bewohnten Hotel zu erwarten war, gibt es das beste Frühstück in ganz China auf dieser Reise. Um 9 Uhr ist das Gepäck verladen und wir können zur nächsten Etappe ins 91 km Shigatse aufbrechen. Aber natürlich nicht, bevor die Sehenswürdigkeiten von Gyantse besichtigt werden. Nur zwei Straßenecken weiter in der Altstadt halten wir und steigen aus. Gyantse hat heute ca. 60.000 Einwohner und liegt in einer Höhe von 3.977 Meter. Gyantse ist die einzige tibetische Stadt, welche die Kulturrevolution fast unbeschädigt überstanden hat. Eine Attraktion ist die vollständig erhaltene Altstadt. Diese ist wirklich ein einmaliges Ensemble aus engen Gassen, zweistöckigen (Menschen oben, Tiere unten) flachen Lehmhäusern mit Gebetsfahnen auf dem Dach, umherlaufenden Rindern, schlafenden Hunden und über allem der Duft von Jauche. Vor jedem Haus liegen sauber gestapelt und getrocknet mit Stroh vermischte Kuhfladen als Brennmaterial. Kinder tragen für sie viel zu große Kannen mit Trinkwasser nach Hause, welches sie einem öffentlichen Brunnen auf der Straße entnehmen. Es gibt so viele Details zu entdecken, dass wir uns gar nicht satt sehen können. Wenn es die elektrische Stromversorgung nicht geben würde ... so ungefähr muss es im Mittelalter ausgesehen haben.

Über einen steilen Weg gehen wir ein Stück zur Festung hinaus. Von oben haben wir einen phänomenalen Überblick über die Altstadt, das Kloster Palkhor Tschöde mit dem 32 Meter hohen Kumbum Tschörten. Das Wetter ist schön und so machen wir es uns bequem und lauschen den Erzählungen von Dam Zhen aus dem alten Tibet. Hier fernab von allen chinesischen Invasoren erzählt er uns wie schwer es ist, heute als Tibeter in Tibet zu leben.

Seit der Annektierung durch die Volksrepublik China herrschen Willkür, Folter sowie politische, religiöse und kulturelle Unterdrückung. Die chinesischen Machthaber vernichteten durch rücksichtslose Zwangskollektivierung die traditionelle Lebensgrundlage der Bauern und Nomaden. Sie zerstörten über 6.000 Klöster, Tempel und historische Bauten, die Zentren der tibetischen Kultur und Religion. Mehr als 1 Million Tibeter verloren bisher infolge der chinesischen Militärrherrschaft durch Hunger, Hinrichtung, Folter, Terror und Selbstmord ihr Leben. Es wird wohl keine zehn Jahren mehr dauern und es wird keine tibetische Kultur mehr geben.

Hinter dem Kloster Palkhor Tschöde können wir von hier aus die Ruinen der durch die Chinesen zerstörten Klostermauern sehen. Alles umrahmt von den Fünftausendern des Himalajas. Schnee liegt aber auch hier auf keinem der Berge, dazu sind wir zu weit südlich.

Weiter durch die Altstadt gehen wir zum Eingang des Klosters. Einst war der Markt von Gyantse weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und man soll neben Seide, Brokat, Wolle und Jade auch Schweizer Uhren und schottischen Whisky bekommen haben. Das ist natürlich alles längst Geschichte. Heute gibt es hier nur noch unzählige Souvenirstände der Einheimischen, die auch ein paar Krümel mit den Touristen verdienen möchten.

Der Klosterbezirk wurde 1428 gegründet und beherbergte früher einmal mehrere Klöster mit verschiedenen Sekten. Das zentrale Bauwerk ist der 32 Meter hohe Kumbum Tschörten. Der Grundriss dieses Tschörten ist in der Form eines dreidimensionalen Mandala erreicht und symbolisiert den Berg Meru. Im Kloster sind es die durch die chinesische Regierung eingesetzten Mönche, die Geld verdienen möchten. So kostet das Fotografieren in jedem der unzähligen Kapellen 10 - 30 Yuan. Also ein bis drei Euro für ein Foto in einem schlecht bis gar nicht beleuchteten Raum. Danke, aber Buddhas habe ich schon genug fotografiert. Einige Räume sehe ich mir dann aber doch an, sie sind wirklich sehr schön ausgestattet. Man pilgert wie auf einem Wandelgang an den Kapellen entlang. Auf eine Besteigung des Tschörten verzichte ich dann aber. Nicht zuletzt schon deswegen, weil man schon wieder zehn Yuan für eine Fotoerlaubnis haben möchte, sondern auch weil ich meine Kamera am Eingang abgeben soll. Das geht dann doch zu weit.

Es ist kurz vor 12:00 Uhr als wir von Gyantse aufbrechen zu unserem Ziel Shigatse. Merkwürdige Verkehrsplanung, während Hauptstraße in Gyantse groß, breit und beleuchtet ist, ist die Verbindungsstraße zur S204 nach Shigatse ein Witz. Eine Brücke über den Nyangchu ist zwar fertig und befahrbar, aber nicht die Zufahrten. Um dennoch auf die Brücke zu kommen, müssen unsere Geländewagen zeigen was in ihnen steckt. Ich habe arge Bedenken, dass der Wagen umkippt oder sich festfährt. Mit einiger Mühe und Geduld erreichen wir die Brücke und anschließend die Hauptstrasse nach Shigatse. Alles Weitere ist nun kein Problem. Der „Almabtrieb“ ist wohl beendet und so geht es in flotter Fahrt voran. Auf jedes mögliche Hindernis auf oder neben der Straße reagiert unser Fahrer mit langanhaltendem Hupen.

Nach 1½ Stunden haben wir das 3.850 Meter hohe gelegene Shigatse und unser gleichnamiges Hotel erreicht. Das dreistöckige „Shigatse-Hotel“ wurde ebenfalls im tibetischen Stil erbaut. Wir treffen viele der Touristen wieder, die auch schon in Gyantse übernachtet haben.

Das Mittagessen gibt es um 14:00 Uhr im Hotel eigenen Restaurant. Es unterscheidet sich vor allem dadurch von den bisherigen, dass es ein Buffet ist. Nicht nur dass, es gibt sogar auf europäische Magen zugeschnittene Gerichte. Für 15:00 Uhr ist das Nachmittagsprogramm mit der Besichtigung des Kloster Tashilunpo angesetzt. Das Kloster wurde 1447 gegründet und ist Sitz des Panchen Lama.

Der aktuelle Inhaber des Titels des 11. Panchen Lama, so erzählt Dam Zhen, ist eigentlich Gedhun Choekyi Nyima. Anerkannt wurde er bereits im Alter von 6 Jahren am 14. Mai 1995 durch den derzeitigen 14. Dalai Lama. Aber nur drei Tage später wurde er von chinesischen Sicherheitskräften mitsamt seiner Familie aus Tibet entführt. Erst ein Jahr später räumte die chinesische Führung ein, den Jungen "auf die Bitte seiner Eltern" hin in Obhut genommen zu haben, denn "seine Sicherheit sei bedroht und er liefe sonst Gefahr, von Separatisten gekidnappt zu werden". Bisher wurde jegliche Kontaktaufnahme von außen durch internationale Organisationen von China abgelehnt, sein derzeitiger Aufenthaltsort und Zustand und der seiner Familie ist somit weiterhin unbekannt. Gedhun Choekyi Nyima gilt als jüngster politischer Gefangener der Welt. Am 8. Dezember 1995 ernannte die chinesische Regierung - obwohl sie selbst religiöse Positionen ablehnt und ein Dalai Lama die einzige religiöse Autorität ist, die seine Wiedergeburt anerkennen kann - nach einem Ritus aus dem 18. Jahrhundert und mit Zustimmung eines Teils des tibetischen Klerus einen anderen Knaben namens Gyaincain Norbu zum Panchen Lama. Es gibt Vermutungen, dass die chinesischen Machthaber den Titel zu parteipolitischen Zwecken gebrauchen und sich einen Einfluss auf die Auswahl der nächsten Reinkarnation des Dalai Lama sichern wollen. Von vielen Tibetern wird dieser eingesetzte, nicht im Tashilunpo-Kloster in Shigatse sondern in Peking lebende Panchen Lama jedoch nicht anerkannt.

Große Teile des Klosters, welches direkt an der Berghang gebaut ist, wurden durch die Kulturrevolution zerstört und erst nach und nach wieder rekonstruiert. Sehenswert ist zudem der Tschörten des 4. Panchen Lama. 3.000 Unzen Gold, 15 Tonnen Silber und unzählige Edelsteine zieren seinen elf Meter hohen Grabtschörten, der 1662 erreicht wurde. Die vergoldeten Dächer über den Kapellen der verstorbenen Panchen Lama überragen die Gesamtanlage und glänzen eindrucksvoll in der Sonne. Im Kloster gibt es daher auch nur sehr wenige echte Mönche und noch weniger Gläubige. Dafür aber ganze Busladungen an chinesischen Touristen, für die das hier DIE Attraktion ist. In einigen Kapellen ist außer uns niemand. Die Kapellen ähneln, wenn auch schön anzusehen, eher einem Museum. Kein Vergleich mit den Gesängen und Gerüchen im Jokhang-Kloster von Lhasa.

Auf den hinter dem Kloster liegenden Berggipfeln gibt es auch heute im Jahre 2007 noch Himmelsbestattungen. Dazu wird der Leichnam einige Tage im Haus weiter symbolisch mit Essen versorgt. In dieser Zeit von drei bis fünf Tagen wird dem Toten von einem Lama aus dem tibetischen Buch der Toten vorgelesen, um die Seele des Toten zum Verlassen des Körpers zu bewegen. Am Tag der Bestattung wird der Leichnam nach einer letzten Beschwörung des Lamas noch vor Sonnenaufgang zum Bestattungs-Platz gebracht. Dort wird der Körper von den Leichenbestattern, den Ragypas, mundgerecht zerstückelt und an die – zuvor angelockten – Gänsegeier verfüttert. In einer 90.000 Einwohner zählenden Stadt brauchen die Geier nicht hungern, da gibt es fast jeden Tag einen Toten. Heute sehen wir keine Gänsegeier kreisen, so dass sie entweder schon satt sind oder ihnen heute keiner zum Fraß vorgeworfen wurde.

Der ganze Berghang ist dafür mit einem regelrechten Spinnennetz aus tibetischen Gebetsfahnen überzogen. Nach zwei Stunden ist die Tour beendet und es geht mit den Wagen zurück zum Hotel. Weil diese Stadt durch die chinesische Infizierung im Gegensatz zu Gyantse nichts Tibetisches mehr hat, verbringe ich die Zeit bis zum Abendessen im Hotel.

Auch das Abendessen gibt es als Buffet unterscheidet sich aber sonst nicht vom Mittagessen. Mit einem furiosen Gewitter wird dieser Tag beendet.

#### **24. Tag, 13. August 2007 VON SHIGATSE NACH NEU TINGRI**

Der Tag beginnt mit einem Frühstück, dessen Chinesischer Teil auch gut ein Mittag- oder Abendessen hätte sein können. Immerhin gibt es so etwas wie Toast und zähe Marmelade.

Um 9.00 Uhr ist alles Gepäck so weit verstaut, dass wir zur nächsten Etappe aufbrechen können. Diese wird uns ins ca. 250 km entfernte Tingri führen. Die besiedelten Gebiete sind schnell verlassen. Auf einer bestens ausgebauten Straße geht die Fahrt Richtung Westen. Sollte die Straße diesen guten Zustand beibehalten, müssten wir schon zu Mittag am Ziel sein.

Wir fahren über eine weite Hochebene von immerhin 4.000 Meter. Obwohl die umgebenden Berge weit über 5.000 Meter hoch sind, wirken sie doch aus dieser Höhe eher mickrig. Unglaublich, trotz dieser Höhe ist hier noch Landwirtschaft möglich, es gibt Weizen, Sesamfelder.

Nach und nach rücken die Berge näher zusammen. Bei der kleinen Ortschaft Jungbe erreichen wir den Straßenkilometer 5.000, gemessen ab Shanghai. Alle, die hier vorbei müssen halten um ein Bild

zu machen, wir natürlich auch. Dazu wurde ein Gedenkstein aufgestellt der Abbildungen des Potala von Lhasa und des Fernsehturms von Shanghai trägt. Fehlen eigentlich nur ein paar Souvenirstände. Weiter geht es in unzähligen Serpentinaen auf den 4.529 Meter hohen Yulung La Pass. Die Passhöhe ist wie mit einem Spinnennetz aus Tibetischen Gebetsfahnen überzogen.

Bei Renda biegen wir nach links von der Hauptstraße 318 ab und fahren zur 21 Kilometer entfernten Stadt Sakya. Umgeben von schneebedeckten 6.000er gibt es im „Manasarovar Sakya Hotel“ das Mittagessen. Die Stadt hat ca. 43.000 Einwohner und ein 900 Jahre altes Kloster, welches wir anschließend besichtigen. Das Kloster war im 13. Jahrhundert das unbestrittene Zentrum des religiösen Lebens in Tibet. Von den einst über 1.000 Mönchen gibt es heute aber nur noch 140. Das Kloster ist zur Zeit leider eine große Baustelle. Wobei es wohl eher als Touristenattraktion als auch religiösen Gründen restauriert wird. Leider können wir nicht die berühmte Bibliothek besichtigen, zwei Kapellen sind aber doch möglich. Leider sind sie ohne Licht, dies gibt es erst wieder nach Sonnenuntergang.

Wir fahren wieder zurück zur Hauptstraße und weiter Richtung Westen. Hat sich das Wetter bisher recht gut gehalten, zieht es sich nun zu. Anfangs gibt es nur einen Regenbogen zu sehen. Später sind es heftige Wolkenbrüche mit Hagel.

Im Ort Chawu gabelt sich die Straße. Geradeaus geht es auf einer Schotterpiste dem Kailash entgegen. Wir biegen links ab und folgen weiter der 318 in Richtung Süd-West.

Die Landschaft ändert sich, steil führt die Straße bergauf. Links und rechts gibt es Schieferbrüche und vereinzelt Zelte von Nomaden. Der Himmel ist nun leider mit Wolken bedeckt. Dann ist es so weit, am frühen Nachmittag erreichen wir den absoluten Höhepunkt der Reise, den 5.248 Meter hohen Lhakpa La Pass. Auch hier wieder alles voll Gebetsfahnen und sogar ein großes Tor wie in einem Zieleinlauf. Trotz der Höhe gibt es keinen Schnee, den gibt es hier erst ab ca. 6.000 Meter, und außer etwas Gras gibt es auch keine Pflanzen. Kaum hat unser Wagen gehalten, wird er auch schon von Nomaden umringt, die hier auf Touristen „lauern“. Obwohl es bewölkt ist, haben wir eine tolle Aussicht. Der Mount Everest, der von hier eigentlich das erste Mal zu sehen sein soll, ist natürlich nicht zu sehen.

Auch 40 Kilometer weiter ist trotz besserer Sicht nichts vom Mount Everest zu sehen. Stattdessen gibt zumindest schon einmal ein Hinweisschild zum Mount Everest Base Camp.

Unter leichtem Gefälle geht es weiter bergab, bis wir bei Neu Tingri unser heutiges Ziel erreichen. Es ist ein kleiner Ort mit nur einem funktionierenden Gästehaus dem Tingri Hotel\*\*. Erst zum Abendessen um 19:00 Uhr wird der Strom eingeschaltet. Mobiltelefon und Internet, wenn auch sehr langsam, gibt es aber auch in dieser einsamen Gegend.

#### **25. Tag 14. August 2007 IM STURZFLUG DURCH DEN HIMALAJA**

Die Nacht war kalt ohne Heizung in 4.400 Meter Höhe. Um 9:00 Uhr sind wir abfahrbereit zur nächsten Etappe ins ca. 250 Kilometer entfernte Zhangmu, unweit der nepalesischen Grenze. Am zentralen Mittelpunkt des Ortes, einer Tankstelle, halten wir, natürlich um zu tanken. Kaum hat uns die Bevölkerung entdeckt, kommen sie auch schon angelaufen, um uns Fossilien und geschliffene Steine anzubieten.

Sechs Kilometer nach Verlassen des Ortes an einer kleinen Brücke gibt es einen Checkpoint: Weiterfahrt ab hier nur mit einer Sondergenehmigung. Wir müssen aussteigen und unsere Pässe werden mit einer Liste verglichen. Ein paar Kilometer weiter zweigt bei Chay die Straße ins 100 Kilometer entfernte Mount Everest Base Camp ab. Diese Straße wurde erst kürzlich erst ausgebaut und geteert. Auf dem Mount Everest soll dann 2008 das Olympische Feuer entzündet werden und über die Straße nach Peking getragen werden, erzählt uns Dam Zhen.

Die Landschaft, die wir nun durchfahren, gleicht einem Meer bei Windstärke 12. Die Berge der Umgebung sehen aus wie aufgeweichte Wellenberge.

Kurz vor Erreichen von Tingri eine Vollbremsung. Endlich auf der linken Seite ist er zu sehen - der Mount Everest. Na ja, zumindest sagt das Dam Zhen, er sollte es eigentlich wissen. In Anbetracht aber der Tatsache, dass der Gipfel in Wolken steckt und nur die schneebedeckte Nordflanke zu sehen ist, könnte das auch ein anderer 8.000 sein. Etwas weiter westlich, soviel ist dann doch sicher, ist in voller Größe der 8.201 Meter hohe Cho Oyu zu sehen, wie er in der Sonne strahlt. Obwohl noch über hundert Kilometer weit weg, ein beeindruckendes Bild.

Wenige Kilometer hinter Tingri ist es dann so weit, bei Straßenkilometer 5.199, von Shanghai aus gezählt, endet die asphaltierte Straße der 318. Weiter geht es dann jetzt wohl die 201 Kilometer bis zur nepalesischen Grenze über eine Schotterpiste.

In Membu, einer unbedeutenden Siedlung am Wegesrand, halten wir, um auf unsere beiden etwas zurück liegenden Wagen zu warten. Das bleibt natürlich auch nicht den

Anwohnern verborgen. Neugier besteht auf beiden Seiten, durch Vermittlung von Dam Zhen dürfen wir dann ihr Haus besichtigen. Es ist ein zweistöckiges, typisch tibetisches Lehmhaus mit flachem Dach. Unten leben die Tiere (Ziegen, Schafe etc.) und oben die Familie. Wohnen, schlafen, kochen findet alles in einem Raum statt. In der Mitte des Raums steht ein großer Holz- oder wohl eher ein Yakmishofen mit einer Teekanne darauf. Rundherum stehen Bänke, Truhen oder die Betten aus Lehm. Auch der Boden ist aus Lehm und nur stellenweise mit Teppichen ausgelegt. Es gibt elektrischen Strom und sogar Energiesparleuchten unter der Decke. An den Wänden gibt es keine Tapeten dafür aber landestypische Malereien. Auch wenn es durch den Lehm Boden alles andere als hygienisch sauber ist, ist es doch irgendwie gemütlich. In einem Nebenraum wird gerade ein Schrank gebaut. Da Holz in dieser Höhe praktisch nicht zu finden ist, bekommen sie das Holz dazu von der Regierung. Wir bedanken uns für die Führung mit einem kleinen Trinkgeld.

Weiter geht es, von nun an wieder bergauf. Schotterpiste ist für diese Straße eher eine Übertreibung, Lehm-piste wäre zutreffender. Ein Glück, dass es regnet und die Straße trocken ist.

„Meine Herren wir haben die Höhe des Passes Lalung La erreicht“, sagt Dam Zhen, „wenn Sie unbedingt aussteigen möchten“? Was für eine Frage, natürlich möchten wir unbedingt aussteigen. Es sind zwar keine schneebedeckten Gipfel zu sehen, aber der Blick geht weit, sehr weit aus 5.030 Meter Höhe. Durch die Sonneneinstrahlung zwischen den Wolken ist die kahle Landschaft in den schönsten Fassetten beleuchtet.

Die Fahrt geht weiter durch diese einsame Hochebene, wir verlieren nur einige 100 Meter an Höhe. Dort, wo die Serpentina unserem Fahrer zu umständlich erscheinen, geht es einfach direkt „holterdiepolter den Berg hinunter“.

Unten an einem Bach mit Schmelzwasser und einer kleinen Brücke darüber machen wir halt. Auch hier kommen, kaum dass wir gehalten haben, wieder die Nomaden aus ihren nahe gelegenen Zelten. Wir Langnasen, obwohl die Tibeter gar nicht so platte Nasen haben wie die Chinesen, sind für sie heute die Attraktion des Tages. Sie aber auch für uns. Besonders Hans hat auf diesen Augenblick gewartet und bereits seit Tagen vorgesorgt. Alles was in den Hotels der letzten Tage anfiel wie; Seife, Zahnbürsten, Schuhputzcreme, Erfrischungstücher, Streichhölzer, Kämmen, Shampoo und Duschgel wurde mitgenommen, um es hier an die Nomaden zu verschenken. Die stürzen sich wie die Geier auf die Sachen, ohne zu wissen wo-

zu ein Erfrischungstuch da ist oder was man mit Schuhputzcreme eigentlich machen soll. Dam Zhen erklärt es ihnen, was dann zur allgemeiner Erheiterung führt. So wie die meisten aussehen, haben die noch nie einen Kamm oder eine Zahnbürste benutzt. Weiter geht die Fahrt durch das tibetische Highland, nun wieder bergan.

Von weitem sehe ich schon das Tor über der Straße mit den Gebetsfahnen drumherum. Die Passhöhe ist übersät mit Steinpyramiden, wie ich sie auch aus Skandinavien kenne. Leider habe ich es versäumt einen Stein aus dem Tal mitzubringen, um ihn hier auf eine der Pyramiden abzulegen. Aber beim nächsten Mal ... Wir haben ihn erreicht, den zweit höchsten Pass unserer Reise, den 5.153 Meter hohen Thong La. Der Blick von ihm Richtung Süden verschlägt einem den Atem. Endlich, endlich sind wir wirklich im Himalaja angekommen. Vor mir am Horizont breitet sich ein Sechs-, Sieben-, Achtausender neben dem anderen aus. Darunter der 7.282 Meter hohe Lapchi Gang und der 8.013 Meter hohe Shisha Pangma, ein überwältigender Anblick. Der Himmel ist zwar teilweise bewölkt, aber mit jeder Minute werden andere Gipfel freigegeben oder verschwinden. Es sind Gletscher zu sehen und in einigen schneebedeckten Schluchten tobt ein Schneesturm. Nur schwer können wir uns von diesem Panorama lösen. Nicht zuletzt auch deshalb, weil es von nun an nur noch abwärts mit uns gehen wird. Abwärts von 5.153 Meter auf 1.300 Meter in Kathmandu.

Auch jetzt sind unserem Fahrer wieder einige der Serpentina zu lang und wir nehmen die direkte Abkürzung. Damit ist es aber bald vorbei, das Tal wird enger und steiler, selbst für unsere Geländewagen.

Bizarre Felsformationen erheben sich, hin und wieder gibt es an den unmöglichsten Stellen kleine Siedlungen. Die Sonne hat ihren höchsten Punkt bereits überschritten und wir haben noch nicht zu Mittag gegessen. Ist aber auch nicht einfach in dieser zerklüfteten und unwirklichen Gegend ein Restaurant zu finden. Unser vorankommen wird nicht nur durch die schlechte Straße erschwert, sondern zusätzlich auch durch immer mehr Baustellen. Ein Glück, dass das Wetter insgesamt ganz gut ist. Nicht auszudenken, wir müssten jetzt hier im Nebel herumstochern. An einigen Baustellen haben wir selbst mit unseren Allradfahrzeugen einige Probleme vorbei zu kommen. Wie soll das erst gehen mit den Bussen und LKW gehen, die wir überholt haben?

Endlich erreichen wir die 3.750 Meter hoch gelegene Stadt Nyalam inklusive Restaurant. Es gibt für alle eine Nudelsuppe, wobei ich mich aber auf die Nudeln beschränke.

Eigentlich hatten wir gedacht, schnell weiter zu kommen, dem ist aber leider nicht so. Wie wir erfahren ist die weitere Straße bis 19:00 Uhr komplett gesperrt. Toll, das sind immerhin noch fast 4 Stunden! In der Stadt selber gibt es nichts zu sehen, aber vielleicht Drumherum. So nehmen wir uns vor, die Straßenbauarbeiten auf dem noch vor uns liegenden Abschnitt anzusehen. Wir haben die letzten Häuser noch nicht hinter uns gelassen, da treffen wir auch schon auf die erste Brigade Chinesen. Mit bloßer Hand, einige auch mit Presslufthammer (ohne Kopfhörer) sind sie dabei, mehrere Tonnen schwere Felsbrocken zu zertrümmern. Aus dem Tal wird mehr und mehr eine Schlucht, wo in ca. 100 Meter Tiefe rauschend ein Fluss talwärts fließt. Wir treffen auf sehr junge Chinesinnen, die Steine auf ihren Rücken eine Leiter hoch tragen um damit eine Böschung zu befestigen. Eine Planierdraht schiebt Geröll von links nach rechts. Etwas weiter ist ein Vermessungstrupp damit beschäftigt das Gelände zu vermessen. Mehrere Chinesen und Tibeter sind, dabei Schutzwände zu verputzen.

Dann gibt es plötzlich und ohne Vorwarnung vor uns einen lauten Knall. In der Nähe eines Wasserfalls, ein knapper Kilometer vor uns, steigt Rauch auf und auf der Straße liegen große Felsbrocken. Das wird wohl der Grund für die Straßenspernung sein.

Nebenschwaden ziehen aus dem Tal der Südseite hinauf. Das Wetter wird schlechter, wir gehen zurück. Es gibt Häuser im Ort, die nur aus lose übereinander geschichteter Steine bestehen und nur von außen verputzt werden. Hält garantiert bis zum nächsten Erdbeben. Das sind dann wieder die typischen Bilder von durch Erdbeben zerbröselte Siedlungen im Fernsehen.

Wir haben Glück, kaum haben wir unsere Autos wieder erreicht, setzt Regen ein. Um 18:30 Uhr macht das Gerücht die Runde, dass die Straße freigegeben wurde. Wahrscheinlich ist es den Chinesen nun im Regen zu nass geworden zum arbeiten und sie haben die Straße geräumt. Zehn Minuten später geht's auch wirklich los. Die Straße, wenn man sie als solches überhaupt bezeichnen darf, hat sich durch den Regen unter dessen in eine Schlamm-piste verwandelt. Bis zu unserem Ziel Zhangmu sind es jetzt noch 34 Kilometer, die es aber in sich haben. Aus den leichten Regen wurde ein starker Landregen, zudem wird der Nebel immer dichter. Die Straße ist so schmal, dass sich nicht einmal zwei Autos begegnen können. Weil sich durch die Sperrung ein Stau gebildet hat fahren wir jetzt im Konvoi talwärts. Um nicht den Unmut der hinter uns fahrenden Wagen auf uns zu ziehen müssen wir für die Straßenverhältnisse viel zu schnell fahren. Der

Nebel ist inzwischen so dicht, dass weder der Talgrund noch die andere Talseite zu sehen ist. Das Wasser auf der Straße ist an einigen Stellen so tief und stark, dass ich mir Sorgen mache, uns haut es samt Auto in die Schlucht. Zum Glück sitze ich links auf der Bergseite. Ich habe den Finger immer am Türgriff um notfalls beim Abrutschen des Wagens noch schnell rauspringen zu können.

Viel mehr Sorgen, als über die Tiefe der Schlucht mache ich mir über das, was da alles von oben kommen könnte. Der Erdbeben in Kirgisien ist noch in sehr guter Erinnerung. Erdbeben sind während der Regenzeit im Himalaja nun sicherlich nichts Besonderes. Es gibt Felsüberhänge, die nicht im geringsten gesichert wurden. Wie uns unser Fahrer erzählt, hat es auch schon so manchen Sattelschlepper und PKW an einer unübersichtlichen und engen Stelle in die Tiefe gerissen. Wasserfälle donnern direkt auf oder über die Straße und drohen uns in die Tiefe zu reißen. Aber damit noch nicht genug, die Dämmerung setzt ein und mit dem Nebel wird die Fahrt zum reinsten Blindflug. An den unmöglichsten Stellen stehen die triefend nassen Zelte der Straßenarbeiter. Wir sehen nur sehr wenig schweres Baugerät, meistens muss ein Presslufthammer reichen, um die Straße in die Schlucht zu bauen.

Eine Talsohle ist immer noch nicht zu sehen wohl aber gibt es immer mehr Häuser auf der Berg- und Talseite. Auch nimmt der Straßenverkehr zu. Die Stadt Zhangmu scheint aus einer einzigen Straße zu bestehen. Mal ist die Straße wie ausgestorben, dann wieder bricht der Verkehr in der engen Straße zusammen. Ganze Kolonnen von Sattelschleppern blockieren die Fahrbahn. Wie wollen die bloß beim dem Straßenzustand den Berg hinauf kommen?

Hurra, geschafft, wir haben das 2.300 Meter hohe Zhangmu erreicht. 1.450 Meter haben wir somit auf den letzten 34 Kilometern an Höhe verloren. Wir halten an so etwas wie einem Kontrollposten. Es regnet immer noch stark. Zum Glück ist unser Hotel gleich nebenan. Das Hotel wurde hier, wie alle Häuser, direkt an den Hang gebaut. So müssen wir auch nicht, um unsere Zimmer zu erreichen, ein paar Etagen nach oben sondern nach unten gehen. Das Abendessen gibt es in einem unserem Hotel gegenüber liegenden Touristenrestaurant.

## 26. Tag, 15. August 2007 AM ZIEL – KATHMANDU

Als es das erste Mal an der Tür klopfte ist es 5:00 Uhr und damit eigentlich 2 ½ Stunden zu früh. Wahrscheinlich um niemanden beim Wecken zu vergessen, werden gleich alle Gäste geweckt. Um 7:30 Uhr klopfte es noch einmal an der Tür. Das ist dann auch für mich das Signal, den letzten Tag in Tibet zu beginnen.

Draußen beginnt der neuer Tag und nachdem es gestern bei der Ankunft dunkel war, schaue ich als erstes aus dem Fenster. Erst jetzt wird mir so richtig deutlich was wir gestern Abend hinter uns gebracht haben. Wir befinden uns in einem engen Tal, weder bergwärts noch talwärts ist ein Ende absehbar. Das Auffallendste ist: alles ist mit einem üppigen Grün überzogen. Während im Süden (talwärts) außer Wolken nicht viel zu sehen ist, scheint bergwärts die Sonne. Das Hotel bzw. der ganze Ort klebt regelrecht an den Wänden des Tals, durch das sich die einzige Straße zieht.

Um 8:30 Uhr habe ich meine Sachen so weit zusammen, dass ich zur nahegelegenen Grenzkontrolle gehen kann. Dort ist noch alles ruhig, das Grenztor ist mit einer Kette gesichert und wir sind die ersten „Kunden“. Ab 9:00 Uhr kommt etwas Leben in die chinesische Grenzstation. Immer mehr Uniformierte tauchen auf. Essen ein Süppchen, trinken Tee, schleppen irgendwelche Papiere und Computer durch die Gegend und sind durch nichts aus der Ruhe zu bringen.

Auch die Zahl der Ausreisewilligen nimmt zu. Auch die Gruppe Niederländer (ohne Wohnwagen) hat sich eingefunden, die uns schon mehr oder weniger seit Lhasa folgt. Damit es uns nicht langweilig wird, gibt uns Dam Zhen schon einmal die Depature Card und ein Zettel zur Gesundheitskontrolle (gibt es hier noch SARS?) zum Ausfüllen. Um kurz nach 9:30 Uhr ist es dann endlich so weit, die Kette zum Tor wird entfernt und wir dürfen in das Kontrollgebäude vorgehen.

Diese ganze Kontrolle ist, verglichen mit dem was wir schon hinter uns haben, unspektakulär, ein Blick in den Reisepass, Stempel auf das Visum, noch etwas in den Computer getippt und ich kann gehen. Wieder draußen wird mir der Zettel zur Gesundheitskontrolle abgenommen und, nachdem man einige Mühe hatte, das Gerät in Betrieb zu nehmen, wird auch noch das Gepäck durchleuchtet. Jetzt endlich kann ich die Grenzstation verlassen.

Noch aber bin ich in Tibet und bis zur tatsächlichen Grenze sind es 8 Kilometer. Dies müssen wir zum Glück nicht laufen und können mit unseren drei Geländewagen das Stück bis zur Grenze fahren. Die Straße, oder besser der Naturpfad, ist in einem katastrophalen Zustand. Ist sie in der Nähe der Grenzstation noch asphaltiert, besteht sie jetzt nur noch aus Schlaglöchern und Sturzbächen quer über die Straße. Dann passiert das, womit ich eigentlich schon viel früher bei diesen Straßenverhältnissen gerechnet habe. An unserem Wagen reißt hinten links der Stoßdämpfer. Die wirklich letzten Kilometer geht es so nur noch im Schritttempo voran.

Dass wir uns nun wirklich der Grenze nähern, zeigt sich dadurch, dass sich links und rechts der Straße die LKW stauen und viele Menschen umher laufen. Den Stau umfahrend kommen wir bis auf 50 Meter an die Freundschaftsbrücke zwischen China und Nepal heran. Wir sind kaum angestiegen, da werden wir auch schon auf Deutsch angesprochen. Es ist Rajeshwor Manadhar aus Kathmandu, der uns bereits erwartet. Wir verabschieden uns von Dam Zhen und den drei Fahrern, bedanken uns für spannende Fahrt von Lhasa bis hierher. Während sie jetzt eine zweitägige Rückfahrt (mir kaputten Stoßdämpfer?) haben, müssen wir die letzten Meter zu Fuß über die Grenze gehen. Ein letztes Mal müssen wir einem Chinesen am Beginn der 1985 gebauten Freundschaftsbrücke die Pässe zeigen. Genau in der Mitte der Brücke befindet sich die Grenze, welches durch zwei rote Linien markiert ist. Kaum haben wir diese überschritten, können wir nach Herzenslust fotografieren. Alles ist im saftigen Grün, unter der Brücke donnert Fluss aus dem Himalaja zu Tal. Auf der chinesischen Seite ist eine Einheit Soldaten am Exerzieren. Auf der nepalesischen Seite staut sich LKW an LKW. Keine Ahnung, wie die bei dem Straßenzustand den Berg hinauf kommen wollen.

Die Uhren müssen wir exakt um 2 Stunden und 15 Minuten zurück stellen. Die nepalesische Grenzkontrolle hätten wir beinahe übersehen. Am Ende der Brücke sitzt zwar ein Soldat, sonst ist außer vielen Shops und noch mehr Menschen nichts zu sehen. Wenn uns Rajeshwor Manadhar nichts gesagt hätte, wären wir glatt an dieser unscheinbaren Baracke vorbei gegangen, in der die Grenzkontrolle stattfinden soll. Drinnen bekomme ich einen großen Zettel zum Ausfüllen in die Hand gedrückt. Ausgefüllt und mit einem Passbild versehen gebe ihn wieder ab. Noch einen Stempel in den Pass gedrückt und ich kann gehen. Alles läuft wild durcheinander, ich bin mir sicher, ich hätte hier auch ohne jede Kontrolle nach Nepal einreisen können. Sehr wahrscheinlich spätestens bei der Ausreise am Airport hätte es wohl Probleme gegeben.

Vor dem Gebäude warten bereits die beiden Geländewagen mit Fahrer, die uns nach Kathmandu fahren sollen. Weil in den zwei Wagen kein Platz ist, wird unser Gepäck auf dem Dach verstaut.

Dann geht es los. Zunächst vorbei an einer nicht enden wollenden Schlage von LKW, kleinen Geschäften und vielen Menschen. Die Straße ist, zu meiner Überraschung, an einigen Abschnitten asphaltiert, an anderen Stellen durch Erdbeben fast nicht zu befahren. Die Flanken der Schlucht sind sehr steil, aber dennoch bewachsen, es ist schon richtig tropisch. Mehrere Wasserfälle prasseln direkt auf die Straße oder wir fahren wie durch einen Tunnel unter

ihnen hindurch. Das Tal wird einsamer und die Schlucht immer tiefer. An der wahrscheinlich tiefsten Stelle gibt es eine ziemlich abenteuerliche Fußgängerhängebrücke über das Tal. Wir halten, um uns die genauer anzusehen. Sie ist schon sehr hoch, mindestens 100 Meter, aber beim näheren Hinsehen, auch in einem sehr soliden Zustand. Man kann von ihr sogar Bungie Jumping machen. Leider findet sich kein Sponsor für mich.

Weiter geht die Fahrt mal Bergauf, mal Bergab über den Arniko Highway. Rundherum überall wildes Grün. Welche eine Wohltat für die Augen nach der tagelangen Schotterwüste im tibetischen Hochland. Reisterrassen, Bananenstauden und weitere tropische Pflanzen. Rund 20 Kilometer vor Kathmandu machen wir in der Nähe des Ortes Dhulikel einen Stop zum Mittagessen. Es ist ein altes, aus der britischen Kolonialzeit stammendes, Hotel mit dem Namen „Himalayan Horizon“. Leider ist auf Grund der jetzigen Regenzeit, auch wenn jetzt mal die Sonne scheint, vom Horizont des Himalaja nichts zu sehen. Immerhin können wir uns in einem Hotelprospekt ansehen, was wir vor lauter Wolken verpassen. Dafür gibt es seit Wochen endlich mal wieder ein richtiges, fast schon europäisches, Mittagessen. Hat halt doch etwas für sich, dass die Briten mal hier waren.

Mit jedem Kilometer, den wir näher an die Hauptstadt von Nepal kommen wird der Verkehr chaotischer. Sehr häufig sind Polizei- oder Militärposten zu sehen. Wir können aber alle ohne Verzögerung passieren. Auf der Fahrt zu unserem Hotel fahren wir an dem Airport von Kathmandu vorbei. Habe ich bis hierher eigentlich immer genau gewusst wo wir sind, muss ich jetzt kapitulieren. Der Verkehr ist einfach zu unübersichtlich. Zielsicher werden wir jedoch von unseren Fahrern durch das Gewühl gelotst, bis wir auf einmal vor unserem Hotel „Shanker“ stehen. Auch das „Shanker“ ist ein alter, sehr schöner Kolonialbau der Briten. Es ist 14:28 Uhr als wir nach rund 15.000 Kilometer und 25 Tagen unsere eigentlich Reise nach Kathmandu beenden.

Um 16:00 Uhr geht es zu ersten Erkundungen in die Stadt. An einem vor dem Hotel stehenden Bankautomaten decke ich mich erst einmal mit den hier nötigen nepalesischen Rupees ein. Kathmandu ist politisches, kulturelles Zentrum von Nepal und mit rund 1,5 Millionen Einwohner die mit Abstand größte Stadt des Landes. Dementsprechend finden sich hier alle zentralen Institutionen Nepals, die Vertretungen vieler Länder und Entwicklungsorganisationen sowie die repräsentativen Bauten der Regierung und des Königshauses, die das Bild der Gesamtstadt prägen. Wir gehen an dem schwer bewachten Königspalast vorbei und kommen zu der

ebenfalls schwer bewachten US-Amerikanischen Botschaft. Diese wird nicht nur durch eigene Posten gesichert sondern auch durch schwer bewaffnetes nepalesisches Militär. Die USA ist hier so beliebt, dass sie sich hinter 4 Meter hohen videoüberwachten Mauern verstecken muss. Fünf Minuten später stehen wir im Touristenviertel Thamel und werden wir bombardiert mit allem, was der Nepalreisende braucht oder auch nicht braucht.

Die enge Strassen sind vollgepackt mit Menschen, Rickschas, Autos, Motorräder, Restaurants, Garküchen, Gästehäusern, Patchworktaschen, CDs, Hippie- und Trekkingklamotten, Souvenirs, und, und, und ... Ein Shoppingparadies, wenn man nicht drauf achten muss, dass der Rucksack zu schwer wird. Obwohl hier Linksverkehr herrscht, erkennt man das kaum, da die Rikschas, Mopeds, Fahrräder und Autos nur und ständig mit Ausweichmanövern beschäftigt sind vor Fußgängern, Schlaglöchern und anderen Verkehrshindernissen. Ein Wunder, dass es da nicht ständig zu Unfällen kommt. Aber auch als Fußgänger haben wir es nicht besser, wir müssen höllisch aufpassen, wohin und worauf wir treten. Das Geruchsgemisch in den Straßen ist manchmal betäubend, da mischen sich die Düfte der Auslagen mit denen der Abfallhaufen und den Abgasen der Autos sowie einigen unbekanntem Elementen. Wir tätigen einige erste Einkäufe in den Klamottengeschäften. Wer nach Ausrüstung für seine nächste Trekkingtour sucht, ist hier genau richtig. Fast in jedem zweiten Geschäft kann man sich komplett sehr günstig ausrüsten. Nach mehr als drei Stunden Fußmarsch durch die Stadt, die Ohren noch voll vom unbändigen Leben, vom Pulsieren dieser Stadt, voll von dem ständigen Hupen und Klingeln, gehen wir bei Anbruch der Dämmerung in ein Restaurant, um zu Abend zu essen und uns auszuruhen. Auf Lothars besonderen Wunsch ist es ein vegetarisches Restaurant. Der Zugang befindet sich in einer Seitenstraße. Sowohl der Zugang als auch das Lokal selbst wird nur durch Kerzen ausgeleuchtet. Die Speisekarte ist sehr umfangreich und nach soviel Reis in den letzten Wochen gibt es für mich etwas mit Nudeln. Es ist zwar schon etwas merkwürdig, in einem nur durch zwei kleine Kerzen auf dem Tisch erleuchteten Restaurant zu sitzen. Es tut der Stimmung aber keinen Abbruch, zumal das Essen sehr gut schmeckt.

Zurück zum Hotel fahren wir dann mit der Fahrradrikscha. Nachdem der Preis vorher ausgehandelt, wurde geht es los. Warum der Fahrer die Einbahnstraßen immer in falscher Richtung befährt bleibt mir ein Rätsel. Solange die entgegenkommenden Autos und Mopeds der zudem noch unbeleuchteten Rikscha Platz machen, soll es mit egal sein. Rikschafahren ist in jedem Fall nichts für Angsthasen.

Unser Hotel erreichen wir jedenfalls heil und unversehrt.

## 27. Tag, 16. August 2007 MIT BUDDHA AIR ZUM MOUNT EVEREST

Erst klingelt das Telefon und wenig später der Wecker. 5:00 Uhr, nicht wirklich meine Zeit, aber was tut man nicht alles mit Buddha dem Mount Everest ganz nahe zu sein.

Draußen dämmt es, der Himmel ist nahezu komplett bewölkt. Um 5:45 Uhr geht es mit dem Bus zum sechs Kilometer außerhalb gelegenen Flughafen. Auch die Stadt scheint noch zu schlafen. Welch ein Unterschied zu dem Chaos tagsüber auf den Straßen.

Wir steigen am Inlandsflughafen aus und müssen als erstes unser Handgepäck durchleuchten lassen. Das Gebäude des Inlandflughafens ist ein langweiliges einstöckiges Gebäude. An einem Schalter des Flughafens bezahlen wir die 169,50 Rupees Flughafensteuer. Am Schalter von Buddha Air ist nichts los, wir können gleich einchecken für Mountain Flight 101. Um in den Abflugbereich zu kommen, wird das Handgepäck noch einmal von Hand geprüft. Nicht wirklich viel los in der Halle. Die Zahl der Touristen und Einheimischen hält sich die Waage. Außer einem Kiosk gibt es noch einen Zeitschriftenstand. Gegen 7:00 Uhr wird unser Flug aufgerufen. Die Boarding Card wird noch einmal geprüft und mit einem Mikrobus geht es zu der am Ende des Flughafens stehenden Maschine. Außer unserer zweimotorigen Turbopropmaschine gibt es noch gibt es noch Maschinen verschiedener lokaler Fluggesellschaften, einer UN-Maschine und der einzigen Maschine von Royal Nepal Air. Unser Vogel ist klein, sehr klein. Es gibt nur zwei Sitzreihen für max. 16 Personen. Außer uns gibt es noch Pilot, Copilot und eine Saftschubse ohne Saft. Wir bekommen kurz auf einer Karte gezeigt, was wir sehen werden und könnten noch, falls uns das zu wenig ist, von dem Flug zurücktreten. Bedingt durch die Regenzeit und der starken Bewölkung ist das nicht viel. Der Mount Everest und der Lhotse sollen aus der Wolkendecke aber herausragen.

Um 7:30 Uhr bekommen wir Startfreigabe. Steil geht es mit uns und Buddha nach oben. Die ersten Wolkenschichten werden durchstoßen. Flugrichtung Südost. Nach 20 Minuten tauchen aus der Wolkendecke die ersten Berggipfel auf. Über Lautsprecher werden wir informiert, dass vor uns der 8.516 Meter hohe Lhotse und der 8.848 Meter hohe Mount Everest zu sehen sind. Reihe für Reihe können wir nach vorne gehen und bei den Piloten aus dem Fenster sehen und Bilder machen. Als ich von links ein Bild machen möchte, kippt die Maschine nach rechts weg und es wird

nichts mit dem Foto. Erst als wir schon wieder gedreht haben kann ich von rechts mein Bild machen. Weil über dem Gipfel des Mount Everest die Staatsgrenze zwischen China und Nepal verläuft, und wir natürlich nicht in den Luftraum von China eindringen dürfen, ist es eigentlich kein richtiger Rundflug, zumindest nicht um den Mount Everest. Alles in allem war die Aktion ein Witz und hat die 111 € nicht wirklich gelohnt. Nach einer knappen Stunde ist der Flug auch schon wieder vorbei und wir landen sicher in Kathmandu.

Vor dem Flughafen wartet bereits unser Bus, mit dem wir zurück ins Hotel fahren. Weil am Vormittag mit Studentendemonstrationen zu rechnen ist, wird die Stadtrundfahrt auf 15:00 Uhr festgesetzt. Jetzt geht es aber erst einmal zum Frühstück. Es ist das beste Frühstück der ganzen Reise mit allem was dazu gehört.

Bevor es in die Stadt geht, ziehe ich im Hotelpool noch ein paar Bahnen. Leider ist das Wetter so wie es in der Regenzeit nun mal so ist, regnerisch. In die Stadt geht es auch diesmal wieder vorbei am Königspalast und der US Botschaft, dann lassen wir uns aber treiben.

Kreuz und quer geht es durch kleinere Straßen, vorbei an winzig kleinen, dunklen Läden, vor denen auf Tischen geschlachtete Ziegen, Hühner und Schafe liegen. Viele Straßen und Plätze sind eine einzige Baustelle oder Müllkippe. Um die schier unbeschreibliche Geruchsmischung zu vervollständigen, gibt es auch Fischstände, die ihre Waren aus einer Fischzucht der Umgebung beziehen. Aber nicht nur Fleisch wird hier gehandelt, auch alle anderen Waren wie Äpfel oder bunte Stoffe locken auf den Theken. Der Verkehr aus hupenden Autos, Motorrädern, klingelnden Rad- und Rikschafahrern nimmt kein Ende. Als Fußgänger muss man höllisch aufpassen, dass einem niemand über die Füße fährt. Schon lange wissen wir nicht mehr, wo wir genau sind. Irgendwie sehen alle Straßen gleich aus. Es gibt Länder da müsste ich mir in so einer Gegend sorgen um Leib und Leben machen. Hier habe ich keine Bedenken. In einem Hinterhof finden wir ein Restaurant. Auch wenn es für Nepal ziemlich verrückt ist, bestelle ich mir ein Wiener Schnitzel.

Leider nehmen die Regenschauer zu und wir fahren mit der Fahrradrickscha zurück zum Hotel. Gerade rechtzeitig vor der Stadtrundfahrt treffen wir am Hotel ein.

Mit dem Bus fahren wir in den Stadtteil Patan. Weiter geht es zu Fuß. Die Altstadt ist geprägt von hinduistischen Tempeln und hat eine extrem hohe Bebauungsdichte, verfügt aber weitgehend noch über die ursprüngliche Blockstruktur mit der für die Stadt typischen Innenhofbebauung (Bahal). Durch lange, schmale, niedrige, un-

scheinbare Zugänge kommen wir auf einen großen Bahal. Die Bausubstanz der Wohngebäude, vielfach im newarischen Baustil mit kunstvoll geschnitzten Fenstern, ist meist sehr schlecht, und trotz des Schutzstatus sind die Gebäude vom Verfall bedroht. Verfallene oder abgerissene Häuser werden, wie im ganzen Lande, durch Einfachst-Betonbauten ersetzt, denen dann gleich einige Geschosse mehr aufgesetzt werden. Diese Entwicklung schreitet schnell voran. Daher wird es das ursprüngliche Kathmandu in wenigen Jahren nicht mehr geben. Welch ein Kontrast zum dichten Gedränge und Lärm auf der Straße. Ohne unseren Rajeshwor Manadhar als Führer hätten wir diese Oase der Ruhe niemals gefunden und ohne ihn würden wir wohl auch nie wieder aus diesem Labyrinth herausfinden. Als Überlebensversicherung, um wieder zum Hotel zu kommen, dient mir da die Visitenkarte des Hotels. Diese könnte ich notfalls einen Taxi- oder Rikschafahrer zeigen, um mich wieder zum Hotel bringen zu lassen. Wir kommen zum Durbar Square, einem großen von Tempeln umgebenen Platz. Ich sehe so viele Souvenirstände, dass ich mich frage, wo die ganzen Touristen herkommen sollen, um die Sachen zu kaufen. Für mich wie durch ein Wunder, stehen wir nach drei Stunden wieder vor unserem Bus.

Etwas kaputt von dem langen Tag gibt es das Abendessen im Hotelrestaurant.

## 28. Tag, 17. August 2007 ABSCHIED UND RÜCKFLUG

Der letzte Tag und wie das bei letzten Tagen auf solchen Reisen ist, kann er gar nicht schnell genug vorüber gehen. Der auch gleichzeitig längste Tag der Reise beginnt, wie es sich eigentlich gehört mit einem guten Frühstück im Hotel.

Leider ist das Wetter auch heute wieder der Regenzeit angepasst. Nun ja, so fällt der Abschied wenigstens etwas leichter. Anschließend wird der Rucksack flugfertig gepackt. Den Transfer zum Flughafen gibt es erst um 17:00 Uhr. Also noch fast sechs Stunden, die irgendwie gefüllt werden müssen.

Auf der bekannten Route gehe ich wieder ins Zentrum und besuche ein Internetcafé. Das Internet stellt sich leider als extrem langsam heraus. Aber was will man für 20 Rupees die Stunde auch erwarten. Ich folge der Hauptstraße in Richtung Süden, vorbei an vielen Müllbergen, der Hauptpost und den Fußballstation bis zum einem Shopping-Center. Es regnet ununterbrochen, alles ist nass, schmutzig und rutschig. Ich muss aufpassen, wohin ich trete, schnell hat man ein Loch im Boden erwischt oder einen Haufen Scheiße. In Anbetracht des Chaos drumherum, ist es extrem sauber und ruhig. Ich kaufe etwas zum Trinken und trockne mich vom Regen.

Zurück geht es die gleiche Strecke nur auf der anderen Straßenseite. Von einer Fußgängerüberführung schaue ich mir ein letztes Mal das heillose Durcheinander auf der Straße an.

Noch sind es zwei Stunden bis zum Flughafentransfer. Letzte Gelegenheit noch einmal den Hotelpool zu nutzen.

Um 17:00 Uhr warte ich aufbruchbereit in der Hotellobby. Mit mir zurück fliegen werden Hans, Olav, Christian, Helmut und Lothar. Manfred wird noch ein paar Tage in Kathmandu dranhängen und Herbert gleich ein paar Wochen für eine Trekkingtour.

Kurz darauf kommt der Bus, mit dem wir zum Flughafen fahren. Die Straße zum Flughafen ist sehr voll. Auf einer Kreuzung versucht ein Polizist den Verkehr zu regeln. Meistens gelingt ihm dies, manchmal auch nicht. Der internationale Flughafen von Kathmandu liegt direkt neben dem nationalen. Das Gebäude ist zweistöckig und unscheinbar. Gleich am Eingang wird das Gepäck durchleuchtet und mit einer Banderole versehen. Weiter geht es zu einem Bankschalter, wo ich meine 1695 Rupees für die Flughafensteuer bezahle. Nach einigem Suchen ist der Schalter von Gulf-Air gefunden. Bei den wenigen Schaltern an sich kein Problem, wenn nicht alles so unübersichtlich wäre. Es gibt weder Hinweise wo welcher Schalter ist, noch wann wo welcher Flug geht. Obwohl heute Abend eigentlich nur der internationale Flug von Gulf-Air ansteht, ist es sehr voll. Wir finden aber doch einen Schalter, wo es leerer ist. Weil die eigentlich gebuchte Business Class überbucht ist, wird uns die 1. Klasse angeboten. Na gut, wenn's denn sein muss, fliegen wir auch 1. Klasse. Nur um in den ersten Stock zu kommen werden wir schon wieder kontrolliert. Um in den nächsten Gebäudeteil zu gelangen müssen wir die Grenzkontrolle passieren. Es gibt einen Stempel in den Pass und so etwas wie eine Briefmarke. Weiter geht's zur nächsten Kontrolle, das Handgepäck wird geprüft. Dabei meint doch tatsächlich dieser Spinner, eine Tesafilmrolle gehört nicht ins Handgepäck und nimmt sie mir ab. Eine Flugzeugentführung mit einer Tesafilmrolle wäre sicherlich ein Novum und mir ein Platz in den Geschichtsbüchern sicher. Ich glaube vielmehr, der kann die Rolle selber gebrauchen. Der Duty Free Shop besteht nur aus wenigen ziemlich primitiven Shops.

Noch knapp eine Stunde bis zur Boarding Time, die wir in der Thai Lounge bei Cola, Keksen, Erdnüssen und Chips verbringen. Ein letztes Mal werden wir kontrolliert, als wir in den Bus zum Flieger einsteigen dürfen. Der Bus ist eigentlich übertrieben, steht doch der „Luftbus“ gleich nebenan. Es ist ein A340 von Gulf-Air, ich habe Platz 1E in ersten Reihe.

Um 20:49 Uhr erhält Flug GF 261 Startfreigabe mit Ziel Bahrain. In mehreren Schleifen gewinnen wir an Höhe. Vom Himalaja ist bei der Dunkelheit draußen natürlich nichts zu sehen. So etwas nennt sich 1. Klasse, die Sitze/Liegen sind ja wirklich schön groß, aber weder die Leselampen noch Kopfhörer funktionieren. Statt der Ortszeit von Bahrain anzuzeigen wird uns gezeigt wo Mekka liegt. Auch das Essen ist ein Witz, während bei uns noch das Geschirr verteilt wird hat man in der Economy dank Einweggeschirr schon gegessen. Für dumm verkauft werden alle Vegetarier, denen nimmt man einfach das Fleisch vom Teller ohne Ersatz. Obwohl ich den Sitz schön lang machen kann ist an Schlaf nicht zu denken. Die fünf Stunden Flug bekomme ich dann aber auch rum und so landen wir um 22:29 Uhr auf dem internationalen Airport von Bahrain. Die Zeit ist jetzt der MEZ nur noch eine Stunde voraus. Obwohl wir nur im Transitbereich sind, wird das Handgepäck noch einmal durchleuchtet. Nicht nur das, es wird zusätzlich auch noch einmal von Hand geprüft.

Der Flughafen ist natürlich schon um einiges größer als der von Kathmandu, aber noch um einiges kleiner als der „benachbarte“ von Dubai.

### **29. Tag, 18. August 2007 WIEDER DAHEIM**

0:35 Uhr ist Boarding Time für unseren Anschlussflug GF 17 nach Frankfurt/Main. Pünktlich um 1:15 Uhr erfolgt der Start. In einem weiten Bogen über der erleuchteten Stadt geht es hinaus auf den Persischen Golf.

Zu meiner Überraschung gibt es zu so „früher“ Stunde noch eine Mahlzeit. Während in der 1. Klasse noch mit dem Geschirr geklappert wird, sind wir, diesmal in der Economy schon am essen. Dann ist erst einmal Schluss. Im Bordprogramm läuft nur Unsinn und als das Licht ausgeht, versuche auch ich etwas zu schlafen.

Das erste, was ich mitbekomme, ist das wir an der türkischen Küste sind und dass es fünf Uhr ist. Dann könnte ich irgendwo ab hier eigentlich weiter mit dem Zug nach Hause fahren.

Es wird ein kleines Frühstück serviert, als wir über Ukraine fliegen. Bei Wien beginnt schon der Sinkflug auf Frankfurt/M. Der Anflug auf Frankfurt/M. erfolgt aus östlicher Richtung. Um 6:27 Uhr setzt der Airbus bei erstaunlich guten Wetter in Frankfurt/Main auf. Ich bin zumindest wieder in Deutschland.

Weil um 7:09 Uhr der Zug ohnehin nicht zu erreichen ist, habe ich Zeit. Erst nachdem fast alle ausgestiegen sind, steige auch ich aus. An der Passkontrolle vorbei geht es zu den Gepäckbändern. Das Gepäck von

Olaf, Hans und Christian ist schon. Ich habe nicht so viel Glück und muss noch ¼ Stunde warten, bevor auch ich meinen Rucksack bekomme. Ich verabschiede mich von Olaf, Lothar, Helmut und Christian und mache mich mit Hans auf dem Weg zum Bahnhof. Eine Zollkontrolle findet nicht wirklich statt und so fahren wir gleich via Skytrain ins Terminal 1. Die Rolltreppe runter und wieder ganz rauf kommen wir zum DB-Fernbahnhof. Auf der Anzeige sehe ich noch einen ICE mit der Planabfahrt um 7:44 Uhr nach Köln und denke mir, was ich hab, das hab ich. In der Lounge gibt's noch ein Kakao für jeden zum Mitnehmen und im ICE nach Brüssel setzen wir die Fahrt fort. Mit 300 km/h geht's durch den Westerwald. In Deutschlands schnellstem Restaurant gönnen wir uns ein Boulevard-Frühstück wie wir es an so manchen Tagen während unserer Reise durch Zentralasien vermisst haben.

Köln Hauptbahnhof wird pünktlich erreicht und wir haben auch gleich Anschluss mit dem ICE nach Berlin. Beim Blick in das Faltblatt „Ihr Reiseplan“ sehe ich, dass wir in fast dem gleichen ICE sitzen mit dem ich vor genau 29 Tagen nach Berlin gefahren bin. So schließt sich der Kreis. Heute ist Samstag und das bedeutet, dass auch der Zug von Berlin nach Saratow wieder fährt. Ich überlege mir, wie es wäre jetzt gleich durchzustarten und die Reise einfach noch einmal zu machen? Tja, wenn es da die Probleme mit fehlenden Visa und Reservierungen nicht gäbe, zumindest eine Option. Andererseits gegen eine Woche Pause wäre auch nichts einzuwenden und so steige ich in Hagen aus. Nach einem kleinen Aufenthalt geht es mit dem Sauerland-Express um 10:13 Uhr weiter.

Als der Zug zwischen Hagen und dem ehemaligen Bahnhof Hohensyburg über die Ruhrbrücke rumpelt, gibt es doch so etwas wie Wehmut, das jetzt gleich alles vorbei ist. Was wird bleiben von dieser Reise? Sicherlich Tibet mit seinen fantastischen Landschaften, aber auch das man nach Überqueren der Wolga immer noch in Europa tagelang durch eine Wüste fährt. Wie kann diese Reise noch überboten werden? Transafrika: Kapstadt – Nairobi oder mit der Eisenbahn um die Welt? Wir werden sehen und planen.

Die letzten Stationen Fröndenberg, Wickede und Neheim-Hüsten können gar nicht mehr schnell genug vorbeifliegen. Endlich um 10:57 Uhr nach 29 Tagen bin ich wieder in Arnshagen. Die Reise ist zu Ende, bis zum nächsten Mal!