

Mythos Seidenstraße



100.000 Kilometer haben Ute Vogel und Andreas Bläse 2002 und 2006/07 auf ihren beiden Expeditionen entlang der Seidenstraße mit ihrem Toyota HZJ 78 zurückgelegt.

Heute wie damals ein Abenteuer zwischen Orient und Okzident.

Text/Fotos: Ute Vogel und Andreas Bläse



Mythos Seidenstraße



Campleben

Adlerjäger im mongolischen Altai

Samarkand - Usbekistan



Reiter im Wakhankorridor

Festungsanlage im Hexikorridor



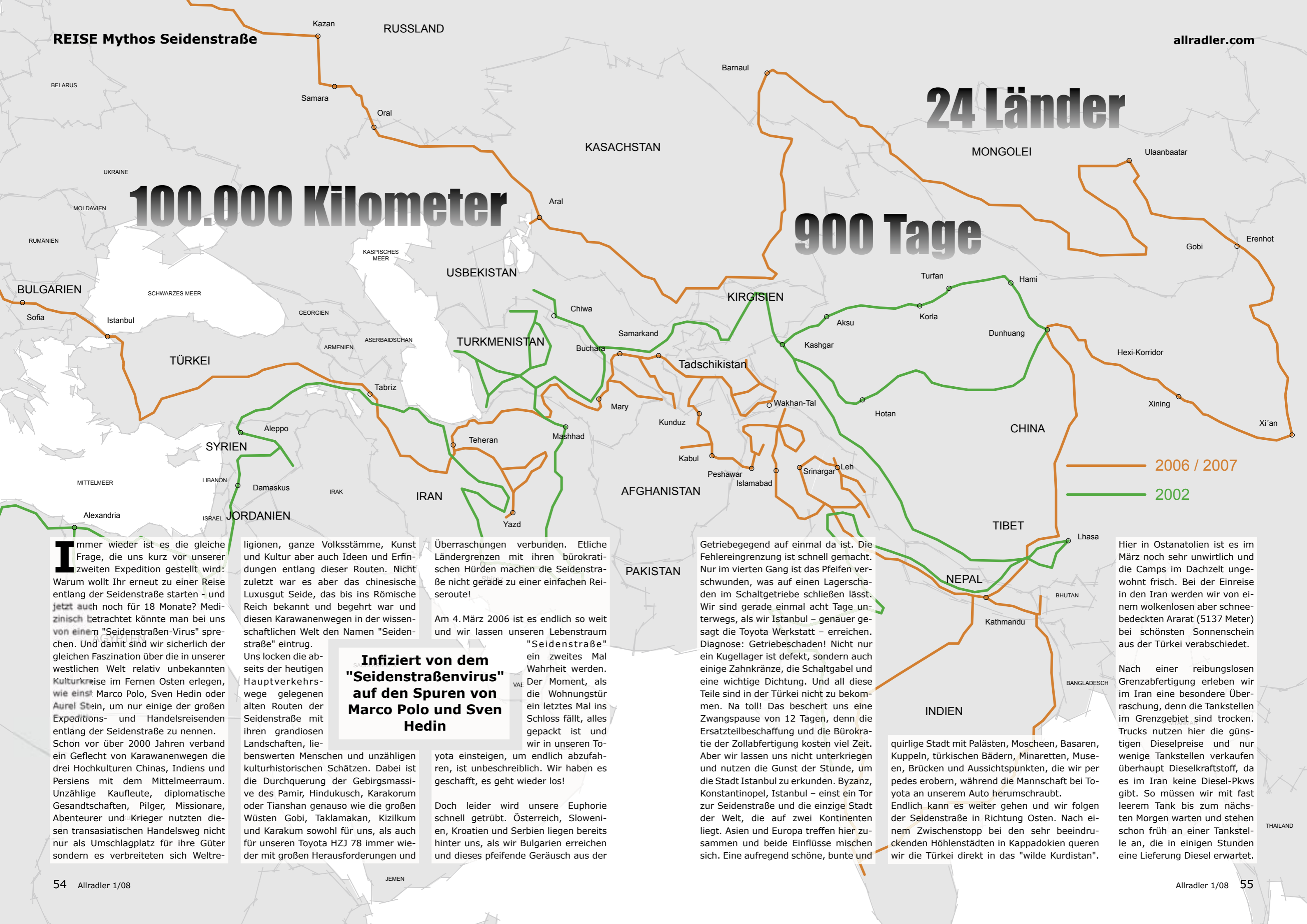
Karawanserei im Iran



24 Länder

100.000 Kilometer

900 Tage



Immmer wieder ist es die gleiche Frage, die uns kurz vor unserer zweiten Expedition gestellt wird: Warum wollt Ihr erneut zu einer Reise entlang der Seidenstraße starten – und **jetzt** auch noch für 18 Monate? Medizinisch betrachtet könnte man bei uns von einem "Seidenstraßen-Virus" sprechen. Und damit sind wir sicherlich der gleichen Faszination über die in unserer westlichen Welt relativ unbekannteren Kulturkreise im Fernen Osten erlegen, wie einst Marco Polo, Sven Hedin oder Aurel Stein, um nur einige der großen Expeditions- und Handelsreisenden entlang der Seidenstraße zu nennen. Schon vor über 2000 Jahren verband ein Geflecht von Karawanenwegen die drei Hochkulturen Chinas, Indiens und Persiens mit dem Mittelmeerraum. Unzählige Kaufleute, diplomatische Gesandtschaften, Pilger, Missionare, Abenteurer und Krieger nutzten diesen transasiatischen Handelsweg nicht nur als Umschlagplatz für ihre Güter sondern es verbreiteten sich Weltre-

ligionen, ganze Volksstämme, Kunst und Kultur aber auch Ideen und Erfindungen entlang dieser Routen. Nicht zuletzt war es aber das chinesische Luxusgut Seide, das bis ins Römische Reich bekannt und begehrt war und diesen Karawanenwegen in der wissenschaftlichen Welt den Namen "Seidenstraße" eintrug. Uns locken die abseits der heutigen Hauptverkehrswege gelegenen alten Routen der Seidenstraße mit ihren grandiosen Landschaften, liebenswerten Menschen und unzähligen kulturhistorischen Schätzen. Dabei ist die Durchquerung der Gebirgsmassive des Pamir, Hindukusch, Karakorum oder Tianshan genauso wie die großen Wüsten Gobi, Taklamakan, Kizilkum und Karakum sowohl für uns, als auch für unseren Toyota HZJ 78 immer wieder mit großen Herausforderungen und

Überraschungen verbunden. Etliche Ländergrenzen mit ihren bürokratischen Hürden machen die Seidenstraße nicht gerade zu einer einfachen Reiseroute!

Am 4. März 2006 ist es endlich so weit und wir lassen unseren Lebenstraum "Seidenstraße" ein zweites Mal Wahrheit werden. Der Moment, als die Wohnungstür ein letztes Mal ins Schloss fällt, alles gepackt ist und wir in unseren Toyota einsteigen, um endlich abzufahren, ist unbeschreiblich. Wir haben es geschafft, es geht wieder los!

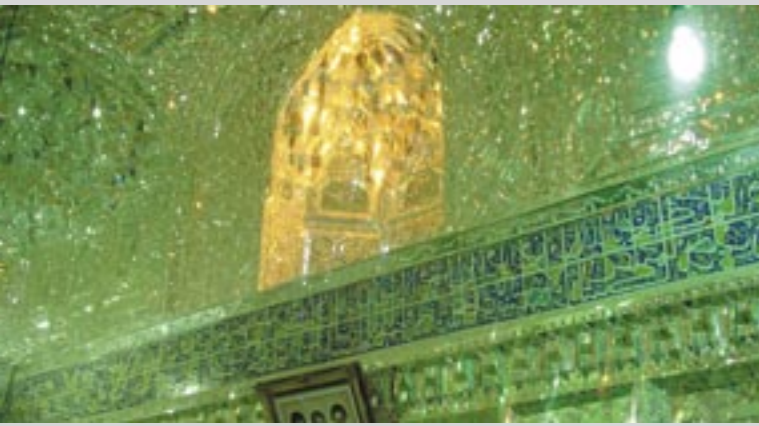
Doch leider wird unsere Euphorie schnell getrübt. Österreich, Slowenien, Kroatien und Serbien liegen bereits hinter uns, als wir Bulgarien erreichen und dieses pfeifende Geräusch aus der

Getriebegegend auf einmal da ist. Die Fehlereingrenzung ist schnell gemacht. Nur im vierten Gang ist das Pfeifen verschwunden, was auf einen Lagerschaden im Schaltgetriebe schließen lässt. Wir sind gerade einmal acht Tage unterwegs, als wir Istanbul – genauer gesagt die Toyota Werkstatt – erreichen. Diagnose: Getriebeschaden! Nicht nur ein Kugellager ist defekt, sondern auch einige Zahnkränze, die Schaltgabel und eine wichtige Dichtung. Und all diese Teile sind in der Türkei nicht zu bekommen. Na toll! Das beschert uns eine Zwangspause von 12 Tagen, denn die Ersatzteilbeschaffung und die Bürokratie der Zollabfertigung kosten viel Zeit. Aber wir lassen uns nicht unterkriegen und nutzen die Gunst der Stunde, um die Stadt Istanbul zu erkunden. Byzanz, Konstantinopel, Istanbul – einst ein Tor zur Seidenstraße und die einzige Stadt der Welt, die auf zwei Kontinenten liegt. Asien und Europa treffen hier zusammen und beide Einflüsse mischen sich. Eine aufregend schöne, bunte und

Hier in Ostanatolien ist es im März noch sehr unwirtlich und die Camps im Dachzelt ungewohnt frisch. Bei der Einreise in den Iran werden wir von einem wolkenlosen aber schneebedeckten Ararat (5137 Meter) bei schönsten Sonnenschein aus der Türkei verabschiedet.

Nach einer reibungslosen Grenzabfertigung erleben wir im Iran eine besondere Überraschung, denn die Tankstellen im Grenzgebiet sind trocken. Trucks nutzen hier die günstigen Dieselpreise und nur wenige Tankstellen verkaufen überhaupt Dieselpkws, da es im Iran keine Diesel-Pkws gibt. So müssen wir mit fast leerem Tank bis zum nächsten Morgen warten und stehen schon früh an einer Tankstelle an, die in einigen Stunden eine Lieferung Diesel erwartet.

Infiziert von dem "Seidenstraßenvirus" auf den Spuren von Marco Polo und Sven Hedin



Iranische Moschee



Mosaik im Iran



Registan in Smarkand



Alexandersee in Tadschikistan



Markt in Turkmenistan



Einziges Luxusgut - Seide



Tadschikische Frauen



Wüste auf über 4000 Metern Höhe - Pamir

Binnen kürzester Zeit sind wir von ca. 20 Trucks umringt, die ebenfalls Diesel benötigen und unser Warten als Startsignal verstanden haben. Die langen Wartezeiten und die Drängelei sind vergessen, als wir 200 Liter im Tank haben und dafür den Traumpreis von umgerechnet 3,40 Euro (!) bezahlen. Im Iran, dem ehemaligen Persien, stoßen wir an vielen Stellen auf Relikte der Seidenstraße. Es sind die Städte Yazd, Bam, Shiraz, Isfahan, Persepolis und Machad, die uns mit ihren türkisblauen Moscheekuppeln, den Minaretten, den alten Lehmziegelbauten, den bunten Basaren, Karawansereien und den Teehäusern in ihren Bann ziehen. Fasziniert sind wir von dem ausgeklügelten unterirdischen Wasserversorgungssystem (Qanat-System) in der Wüste, das man übrigens auch an der nördlichen Seidenstraße in China finden kann. Nach zwei Tagen Bürokratiemarathon verlassen wir Teheran mit unseren obligatorischen iranischen Autokennzeichen. Diese 14 Millionen Metropole ist mit ihrem chaotischen Verkehr ein echtes Autofahrerabenteuer und wir freuen uns sehr, als wir endlich die gut ausgebauten und leeren Straßen im

Umland erreichen. Ausgestattet mit einem vollen Wasser- und Dieseltank brechen wir für zehn Tage in die großen Wüsten Dasht-e-Kavir (Salzwüste) und Dasht-e-Lut (Steinwüste) auf. Hier finden wir entlang der alten Seidenstraße sehr viele verlassene Karawansereien, die im Abstand von ungefähr 40 Kilometern liegen, was der Tagestappe einer Karawane entsprach. An diesen Versorgungspunkten gab es eine sichere Unterkunft, Proviant und das lebenswichtige Wasser. Als wir den Iran verlassen, kann Ute erst einmal erleichtert Kopftuch und Mantel beiseitelegen. Unvergesslich bleibt für uns die grenzenlose Gastfreundschaft, die wir in diesem Land auch bei unserem zweiten Besuch wieder erlebt haben.

Unser nächstes Ziel ist Turkmenistan – ein in der Reiseszene weitestgehend

unbekanntes Land. Und da wir hier nicht nur im Transit durchfahren wollen, besteht Guidepflicht. Für jeden Streckenabschnitt brauchen wir eine besondere Genehmigung und eine ziemlich hohe Straßenbenutzungsgebühr wird beim Grenzübertritt ebenfalls fällig. Bei so viel Bürokratie fühlen wir uns wie zu den besten Zeiten der Seidenstraße, als die Karawanenführer auch ständig mit sehr hohen Wegezöllen konfrontiert wurden. Das Gebiet des heutigen Turkmenistans war mehr als zweitausend Jahre Durchzugs- und Herrschaftsgebiet großer Eroberer. Dabei war die ehemalige Stadt Merw am Südrand der Karakum Wüste, einst die größte Stadt der antiken Welt und ein wichtiger Knotenpunkt der Seidenstraße. Die kulturhistorischen Überreste liegen auf einem 120qkm großen Ruinenfeld und im Mittelpunkt hat es uns ein alter Eisspeicher aus dem 12.

Unbekanntes Turkmenistan: versunkene Kulturen, grandiose Landschaften und große bürokratische Hürden

Jahrhundert besonders angetan, denn hier konnte man mitten in der Wüste das Eis der kalten Winter bis zu zwei Jahre lagern. "Kamelmilch auf Eis" – warum auch nicht? Interessant wird es, nachdem wir die üblichen Touristenpfade bei Merw verlassen und 60 Kilometer durch die Karakum Wüste abseits aller Wege zu den Ausgrabungsstätten von Gonur fahren. Neben Ägypten, Mesopotamien, China und Indien gilt Margush / Margiana mit seiner Hauptstadt Gonur inzwischen in der Wissenschaft als fünfte Hochkultur des Altertums. Der Ausgrabungsleiter Professor Sarinandi empfängt uns sehr herzlich mit einer Flasche Vodka in der Mittagshitze bei 35° C und einer frisch geschossenen Wüstengazelle. Ein weiteres Highlight in der Karakum Wüste ist der Feuerkrater bei Davazar. Bei Dunkelheit brechen wir auf, um auf einer versandeten Piste durch die Wüste dem Feuerschein am Horizont zu folgen. Nach ca. 30 Kilometern stehen wir dann vor einem riesigen Krater, der vor vielen Jahrzehnten durch eine Erdgasexplosion entstanden ist. Die Flammen im Krater wirken auf uns wie ein Fegefeuer unter einem glasklaren

Sternenhimmel. Die Ausreise nach Usbekistan ist wie die Einreise kompliziert und langwierig. Hier liegen die großen Kultur- und Handelszentren der Seidenstraße wie Buchara, Samarkand und Chiwa, die bei uns Erinnerungen an Geschichten aus 1001 Nacht wecken. So besticht Buchara durch eine sympathische Altstadt mit ihren Moscheen, Medressen (islamische Religionsschulen) und den mannigfaltigen Kunsthandwerksbetrieben. Noch vor 150 Jahren war Buchara für Ausländer gesperrt und illegales Eindringen hatte den Tod zur Folge. Wer nicht vom Minarett geworfen wurde, starb am Pfahl, oder endete im Zidan, einem schwarzen Loch, wo der Emir seine Opfer einer besonderen Art von fleischfressendem Ungeziefer überließ. Bauwerke von nie gesehener Größe, Schönheit und Komplexität erschlagen uns, als wir nach Samarkand kommen. Bei unserem mehrtägigen Besichtigungen ist der damalige Weltherrscher

Timur allgegenwärtig, denn nach der Zerstörung der Stadt durch Dschingis Khan hat er alles daran gesetzt, Samarkand zu einer Weltmetropole auszubauen. 400 Kilometer weiter nördlich liegt Chiwa. In keiner anderen Stadt Zentralasiens haben wir bisher so viele unverfälscht und unbeschädigt erhaltene Baudenkmäler gesehen und so erleben wir Chiwa als ein Beispiel einer mittelalterlich, islamischen Stadt, die bis heute ihr Flair auch im Alltagsleben erhalten hat.

Mit dem Grenzwechsel nach Tadschikistan ändert sich plötzlich der Charakter unserer Reise. Die unzähligen kulturhistorischen Eindrücke und Wüstenlandschaften werden durch eine unbeschreiblich schöne Gebirgslandschaft mit über 7000 Metern hohen Bergen, grünen Wiesen, Bergseen und klaren Flüssen abgelöst - eine Wohltat nach dem vielen Staub der letzten Wochen. Erstmals treffen wir auf Halbnomaden, wohnen in einer Jurte, baden in heißen

Oasenstädte aus 1001 Nacht: Samarkand, Buchara und Chiwa



Besucher in unserem Camp in Afghanistan



Frauen im Wakhankorridor



Unterwegs mit zwei Eseln im Pamir



Wakhankorridor - der Wasserpegel steigt



Gefährliche Umleitung im Wakhankorridor

Auf dem Pamir-Highway in 4000 Metern Höhe knattert der Motor wie ein schlecht laufender Rasenmäher

Quellen und trinken das Nationalgetränk Kumys – eine gegorene Stutenmilch.

Die als rot eingezeichnete Straße auf unserer Landkarte suggeriert uns einen guten Zustand. Was uns erwartet, ist eine Gebirgsstraße durch enge Täler und Schluchten mit wenig bis stellenweise keinem Asphalt, Schlaglöchern und riesigen Bodenwellen. Für gerade mal 120 Kilometer brauchen wir fünf Stunden und nach einem Erdbeben müssen wir zwei Tage warten, bis die Straße wieder freigeräumt ist. So dauert es vier Tage, bis wir die 557 Kilometer von der Hauptstadt Dushanbe bis nach Khorog, dem Ausgangspunkt des legendären Pamir Highways überwunden haben. Hier steigt die Straße sehr schnell von 2100 Metern auf das Pamirplateau mit einer durchschnittlichen Höhe von 4000 Metern an, wo wir eine karge Landschaft, gleißende Helligkeit, niedrige Wolken, sehr trockene, staubige Luft und einen permanenten Wind vorfinden. Je höher wir kommen,

um so schwächer wird der Dieselmotor unseres Autos. Die dünne Luft wird mit einer schwarzen Rauchfahne und einem höheren Kraftstoffverbrauch quittiert. Deshalb sind Dieselfahrzeuge in dieser Region auch kaum im Gebrauch, was wir bei der Beschaffung von Dieselmotoren merken. Tankstellen gibt es nicht und mit sehr viel Glück findet man bei den Einheimischen die eine oder andere Flasche mit Generator-diesel in schlechter Qualität und zu stark überhöhten Preisen. Trotz eines Zusatzstoffes zur Verbesserung der Dieselqualität, den wir vorsorglich aus Deutschland mitgebracht hatten, knattert unser Motor wie ein unruhig laufender Rasenmäher und bleibt bei den ansteigenden Wegpassagen beinahe stehen. Kein gutes Gefühl in dieser Gegend! Entlang der chinesischen Grenze ist ein Stacheldrahtzaun aus „alten Zeiten“ unser ständiger Begleiter. Ganz im Geist der alten Seidenstraße hat China diese langjährige Trennung überwunden und im letzten Jahr eine Straße

über den Kulma Pass (4363 Meter) gebaut, um den Handel mit Tadschikistan zu intensivieren. Der alte Handelsweg der Seidenstraße zwischen China und Zentralasien wird somit wieder belebt. Für uns ist dieser alte Weg leider unpassierbar, weil China den Grenzübergang für Ausländer nicht erlaubt.

Bei Ishkashim verlassen wir Tadschikistan und erreichen das Wakhan-Tal im äußersten Osten Afghanistans zwischen Tadschikistan, Pakistan und China. Dieser 300km lange Korridor, der an der schmalsten Stelle nur 20km breit ist, wird von den Gebirgsmassen des Hindukusch, Pamir und Karakorum eingefasst und war einst ein Nadelöhr zwischen China und Zentralasien. Heute zeugen noch die Ruinen großer Festungen von der besonderen Schutzbedürftigkeit dieses Teils der Seidenstraße. Auf den Spuren Marco Polos, Buddhas und großer Entdecker vergangener Jahrhunderte folgen wir diesem Weg entlang des Wakhan-Flusses. Nach

Mit Herz auf die Seidenstraße

Ein Ziel unserer 18-monatigen Expedition 2006/07 ist auf keiner Landkarte zu finden: Unser ehrenamtliches Engagement für die „Kinderhilfe Afghanistan“. Während der ersten Tour im Jahr 2002 ist uns so viel Herzlichkeit und Unterstützung entgegengebracht worden, dass wir dieses Mal etwas zurückgeben wollten. Die Wahl fiel auf Afghanistan im Herzen der Seidenstraße, weil dieses geschundene Land zivile Unterstützung bitter nötig hat. Unser Motto „Heart-of-Silkroad“ mit seiner Zweideutigkeit, dass wir „mit Herz“ und „in das Herz“ der Seidenstraße reisen, war geboren. Mit der Familie Erös und ihrer kleinen aber höchst effektiven Hilfsorganisation „Kinderhilfe Afghanistan“ fanden wir genau die richtigen Partner für unser Engagement. Seitdem unterstützen wir die Schulprojekte in Afghanistan mit Vorträgen, Artikeln und Spendenaufträgen über unsere Website www.heart-of-silkroad.de. Während unseres Reiseabschnittes in Afghanistan haben wir uns an der Sir Peter Ustinov Friedensschule in Paghman, 30 Kilometer westlich von Kabul, nützlich gemacht. Trotz vieler Widrigkeiten hatten wir die einmalige Möglichkeit, einen Einblick in einen Teil der Welt zu bekommen, der in unseren Medien überwiegend aus einer militärischen Perspektive beschrieben wird. „Bildung statt Fundamentalismus“ scheint uns der richtige Weg zu sein, um Afghanistan eine Chance für eine friedliche Zukunft zu geben. Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn wir den einen oder anderen Allradler-Leser für eine Spende zugunsten der Kinderhilfe Afghanistan gewinnen können.



Unsere Computerklasse



Zeugnisausgabe



Sir Peter Ustinov Friedensschule

sehr anstrengenden 190 Kilometern ist für uns und unser Auto dann aber erst einmal Endstation, denn vor uns erhebt sich das Bergmassiv des Pamir. Wir laden das Gepäck für die nächsten 10 Tage auf zwei Esel, um die Pamir-Kirgisen, die im Hohen Pamir auf über 4000 Meter leben, zu besuchen. Im Frühjahr hatten wir ihre Verwandten, die vor fast 30 Jahren in Ostanatolien Asyl gefunden haben, besucht und Post so wie besprochene Tonbandkassetten mitgenommen. Unbeschreiblich ist die Freude, als wir dort unerwartet als "Postboten" ankommen. Während unserer Trekkingtour steigt der Wakhanfluss aufgrund der Schneeschmelze im Tal rasant an und es beginnt für uns ein Wettlauf mit der Zeit. Der Rückweg ist bereits überflutet, sodass wir nur

Wir wagen die wahrscheinlich erste (zivile) Befahrung des Wakhan Korridors mit einem ausländischen Geländewagen

mithilfe der Einheimischen das Tal über einen sehr abenteuerlichen Nebenweg verlassen können. Diverse Flussschiffen hinterlassen einige Beulen am Fahrzeug.

Die nächsten Stationen unserer Reise durch Afghanistan sind Kunduz, der berühmte Salang-Tunnel durch das Hindukusch-Massiv, Kabul und Bamiyam in Zentralafghanistan. Letzteres ist für

uns interessant, da dies einst Knotenpunkt und Drehscheibe der transkontinentalen Handelswege war: Seide aus China, Elfenbein aus Indien und Glas aus Alexandria. Verschiedene Religionen bestanden hier nebeneinander und der Buddhismus konnte sich von Indien über Baktrien bis nach China ausdehnen. Weltberühmt waren

einst die riesigen in den Fels geschlagenen Buddhatatuen bei Bamiyam, die 2001 durch Talibankämpfer zerstört wurden. Ein Naturschauspiel der ganz besonderen Art erleben wir in dem Nationalpark Band-e-Amir. Auf 3000 Meter liegen in einer völlig kargen, wüstenähnlichen Landschaft sieben türkise, grüne und blaue Seen, die durch natürliche Dämme mit etlichen Wasserfällen voneinander getrennt sind. Wir schlagen unser Camp direkt am Rand des großen Naturdamms auf, genießen diesen schönen Flecken Erde und können für einen Moment die Bilder von Krieg, Zerstörung, Krankheit und Armut vergessen.

Nach unserer mehrmonatigen ehrenamtlichen Tätigkeit an der Schule in Paghman, verlassen wir Afghanistan über den Khyberpass und reisen weiter nach Pakistan. Dieser Pass war zu Zeiten der Seidenstraße eine wichtige Verbindung von Afghanistan nach Indien und China.



Bamiyantal - Zentralafghanistan



Piste am Hindukusch



Ersatzteilerzeugung in Kabul



Pilger in Tibet



Eispassage in Tibet



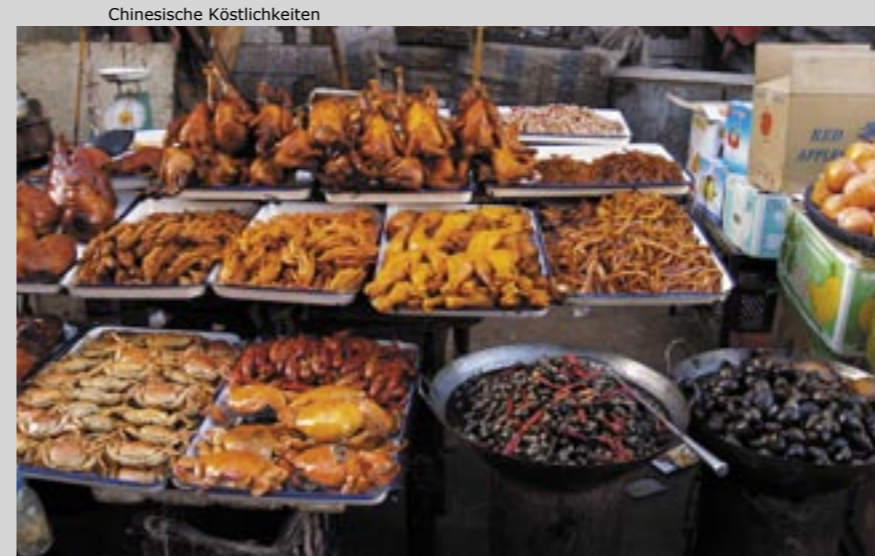
Die wüste Taklamatan - China



Karakorum Highway



Stolze Kirgisen



Chinesische Köstlichkeiten



Kebab in China

Vor über 2500 Jahren lag hier das Reich Gandhara mit der ehemaligen Hauptstadt Taxila, das durch den Einfluss griechisch-römischer, indischer und buddhistischer Kultur und Kunst

geführt in allen gängigen Sprachen der damaligen Zeit mit Zeichnungen und Berichten verewigt. Der südliche Teil des Karakorum-Highways führt mitten durch das Erdbebengebiet, bei dem im

reise Richtung Indien vorbereiten.

Indien bedeutet einerseits 8000 sehr nervenraubende Kilometer über teilweise abenteuerliche Landstraßen - andererseits aber auch die Begegnung mit einer unbeschreiblichen Vielzahl von Lebensstilen der über 300 indischen Völker mit ihrem Gewirr von 18 offiziellen Landessprachen, den einzigartigen historischen Kulturstätten, Tempeln, Festungen, Palästen sowie einer faszinierenden Natur, wie sie gegensätzlicher nicht sein kann. Die Berge des Himalaja im Norden, die Wüstenregionen, die Strände der West- und Ostküste, die Dschungelregionen und endlosen Kulturlandschaften machen das Reisen in Indien sehr abwechslungsreich. Wie so viele Überlandreisende überwintern auch wir in Indien und verbringen einige Wochen an den Traumstränden von Goa. Wer hier ankommt, der hat eine der größten Herausforderungen Indiens hinter sich - den chaotischen Autoverkehr. "HORN PLEASE", das steht

in großen Lettern am Heck eines jeden Lkws und wer in Indien über Land unterwegs ist, der sollte eines beherzigen: Die Hupe ist das wichtigste Teil am Auto und wenn die Hupe kaputt ist, kann man das Auto getrost abstellen.

In Nepals Hauptstadt Kathmandu angekommen, lassen wir endlich die di-

Schließlich ist dort das Individualreisen mit einem ausländischen Fahrzeug per Gesetz verboten. Mit Unterstützung einer Spezialreiseagentur in China haben wir erfolgreich diese Hürden umschifft und etliche Genehmigungen, Versicherungen, chinesische Führerscheine, sowie ein chinesisches Kfz-Kennzeichen beantragt. Ein tagesgenauer Reiseplan

grandiosen Blicken auf die Eisriesen des Himalajas nach 10 Tagen hinter uns, um den Hauptkreuzungspunkt der nördlichen und südlichen Seidenstraße in Dunhuang am Rand der Taklamakan Wüste zu erreichen. Am Jadetor, dem Eingang zur nördlichen Seidenstraße und am Yangguan, dem Tor zur südlichen Karawanenroute konnte man einst die notwendigen Passierscheine für die Weiterreise erwerben. Doch mit den Passierscheinen und Wegezöllen ist es gar nicht so weit her, denn die alten Karawanenwege sind heute gut ausgebaute Highways durchsetzt von modernen Mautstellen, die einem für jeden Kilometer Asphalt das Geld aus der Tasche ziehen. Erst in der Stadt Kashgar, die in der islamisch geprägten Region Xinjiang liegt, treffen die nördliche und die südliche Seidenstraße wieder zusammen. Wer hier ankommt, hat die weltgrößte Flugsandwüste umrundet und genießt heute wie damals das orientalische Flair einer Stadt mit großem Basar, Sonntags-Viehmarkt

Von Kabul geht es über den Khyberpass zum Karakorum-Highway und weiter nach Indien, um den Winter in Goa und Nepal zu überbrücken.

geprägt wurde. Der Buddhismus konnte sich von hier über die Karawanenwege der Seidenstraße bis nach Zentral- und Ostasien sowie China ausdehnen. Ein weiteres Highlight in Pakistan ist der 1284 Kilometer lange Karakorum-Highway von Kashgar (China) bis nach Islamabad, der Hauptstadt Pakistans. Diese atemberaubende Gebirgsstraße liegt zwischen den Bergketten des Hindukusch, Karakorum und Himalaja und war eine sehr wichtige Nebenroute der Seidenstraße. Wie in einem riesigen steinernen Gästebuch haben sich hier Handelsreisende und Karawanen-

Oktober 2005 über 80.000 Menschen ums Leben gekommen sind. Seitdem laufen die Bergungs- und Aufbauarbeiten von der Armee und verschiedenen Hilfsorganisationen auf Hochtouren. Genau vor einem Hilfscamp der pakistanischen Armee bricht an unserem Auto ein Lager am vorderen Fahrwerk weg. Die pakistanische Armee nimmt uns sehr herzlich in ihrem Camp auf und bringt uns für die Nacht in einem Katastrophenzelt unter. Am nächsten Morgen wird uns dann noch bei der Notreparatur des Autos geholfen, bevor wir von Islamabad aus unsere Weiter-

Ausländische Autoreisende sind in China nicht gern gesehen. Nach drei Monaten bürokratischem Wahnsinn können wir endlich über Tibet einreisen.

versen Schweiß- und Wartungsarbeiten am Auto erledigen. Und genauso wie das Auto für die großen Höhen in Tibet fit gemacht wird, absolvieren auch wir ein Höhenanpassungstraining, indem wir im Himalaja zu einer mehrwöchigen Bergtour aufbrechen. Für unsere Tour durch China waren umfangreiche Vorbereitungen erforderlich.

für 29 Tage wurde für die chinesischen Sicherheitsbehörden aufgestellt, dessen Einhaltung von einer ständigen Begleiterin in unserem Auto überwacht wird. Drei Monate mussten wir warten, bis alle Genehmigungen für fünf chinesische Provinzen erteilt waren. Wir lassen die endlosen Weiten Tibets mit Pässen über 5000 Metern und



Seidenraupenfütterung in Usbekistan



Seidenproduktion in Hotan - China



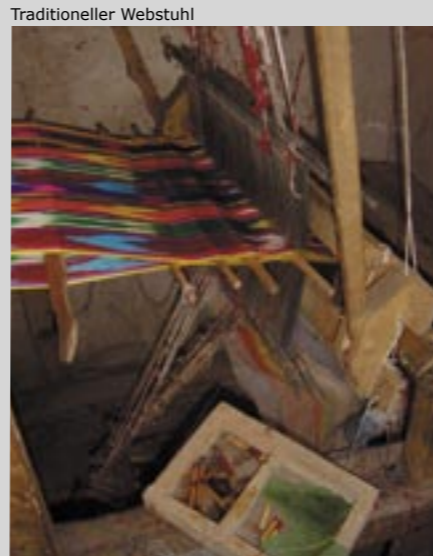
Auf einem Seidenmarkt in China



Begrüßung auf mongolisch



Kamel - genügsames Lastentier



Traditioneller Webstuhl

und den vielen Garküchen am Straßenrand. Spaghetti werden hier immer noch per Hand hergestellt. Dieses Geheimnis wurde einst von Marco Polo auf seiner Reise über die Seidenstraße mit nach Italien gebracht. Entlang der Taklamakan Wüste reihen sich die ehemaligen Karawanenorte wie Perlen auf einer Schnur und seit man um die großen Erdölfunde in der Wüste weiß, gewinnen sie wieder zunehmend an Bedeutung. Kuqa, Turfan und Hotan sind nur einige Orte, die uns heute noch genauso gut in Erinnerung sind wie der 1200 Kilometer lange Hexi-Korridor. Die Zeugnisse einer ehemals bedeutenden Zeit sind nicht zu übersehen: Festungsanlagen, die Chinesische Mauer, weltberühmte buddhistische Felsgrotten mit Wandmalereien und Statuen sowie Wachtürme und Museen gehören zu unserem täglich

Wir erreichen den Ausgangspunkt der Seidenstraße in der alten Kaiserstadt Xi'an

ches Besichtigungsprogramm. Ein sehr bewegender Moment ist der Besuch der alten Kaiserstadt Xi'an, der Ausgangspunkt der Seidenstraße. Ein Denkmal weist auf den Handelsreisenden Zhang Qian und seine Karawane hin, als dieser 139 v. Chr. vom damaligen Kaiser losgeschickt wurde, um die Regionen im Westen zu erkunden. Wir verlassen China nach 6500 Kilometern aber nicht ohne uns eine traditionelle Seidenmanufaktur angeschaut zu haben, denn schließlich war es das Handelsgut Seide, das der Seidenstraße den Namen gab. Wie aus dem Kokon des Seidenspinners der begehrte Seidenstoff hergestellt wurde, war lange Zeit das bestgehütete Geheimnis Chinas. Auch wenn die ehemaligen Handelswege der Seidenstraße nicht durch das Gebiet der heutigen Mongolei führten,

so trug die Mongolei durch die sogenannte „Pax Mongolica“ entscheidend zur zweiten Blütezeit der Seidenstraße bei. Die Pax Mongolica war die „erste Freihandelszone“ der Welt und erlaubte es im 13. Jahrhundert mit relativer Sicherheit von der Krim bis nach Korea zu reisen. Damit brach ein neues Zeitalter mit einem einheitlichen Steuer- bzw. Zollsystem an und belebte die Karawanenwege der Seidenstraße. Der freie Verkehr zwischen den damaligen Zivilisationen hatte zur Folge, dass ein kulturell, technisch und kommerziell beachtlicher Austausch stattfand. Wir bewegen uns für fünf Wochen in der Mongolei über 4500 Kilometer in absolut unbefestigtem Gelände, die Karten sind schlecht und ohne geübte GPS-Navigation wären wir an manchen Stellen sicher verloren gewesen. Dabei lernen wir die Gobi mit den verschiedenen Wüsten, Steppen und hohen Dünen genauso kennen wie die einmaligen Dinosaurierfunde, buddhistischen Klöster, die hohen Gebirgszüge, Seen

Allgemeines

Wir haben auf unseren beiden Expeditionen in 30 Monaten 24 Länder bereist. Unsere Erlebnisse und Erfahrungen sind mittlerweile so umfangreich, dass dieser Artikel nur ein kurzer Überblick sein kann und sicherlich noch Fragen offen lässt. Die ausführlichen Reiseberichte können im Internet unter www.heart-of-silkroad.de abgerufen werden.

Reisezeit: Der Gesamtreisepfad wird weitestgehend durch die Klimazonen bestimmt. Hohe Pässe und einige Gebirgsstraßen sind in den Wintermonaten geschlossen. Während der Sommermonate ist es in den Wüstenregionen unerträglich heiß. In Indien und Nepal ist unbedingt die Monsunzeit zu beachten.

Sprachen: Neben Englisch und Russisch sind persische und chinesische Grundkenntnisse sehr hilfreich. Uns hat ein Bilderlexikon (point-it) sehr geholfen.

Dokumente: Grüne Versicherungskarte, Internationaler Führerschein und Zulassung, Carnet de Passage, zwei Reisepässe, Traveller Checks, Dollar Bargeld, Kreditkarten.

Reisemedizin: Gesundheitsscheck, Impfungen, Wirkstoffliste statt von vieler Medikamente mitnehmen (Medikamente sind in vielen Ländern günstiger als in Deutschland), Langzeitauslandskrankenversicherung (z.B.: ADAC)

Einige Reisehinweise Stand 07:

Hinweise zu den Einreisebestimmungen der Länder findet man auf der Website des Auswärtigen Amtes (www.auswaertiges-amt.de) und zu den fahrzeugspezifischen Einreiseinformationen (z.B. Carnet de Passage) auch beim ADAC.

Iran: Temporäre Kfz-Kennzeichen müssen bei einem längeren Aufenthalt beantragt werden (Hinweise an der Grenze beachten). Ein Visa-Supportletter ist erforderlich.

Turkmenistan: Hier besteht außer im Transit Guidepflicht. Ein Visa-Supportletter ist erforderlich.

Usbekistan: Es besteht eine Registrierungspflicht, die aber bei uns nicht kontrolliert wurde.

Tadschikistan: Für den Pamir Highway ist neben dem Visum ein GBAO-Permit erforderlich. Die Registrierung (OVIR) und ggf. die Zollregistrierung des Autos ist innerhalb von 72 Std. nach Einreise vorzunehmen.

Afghanistan: Hier benötigt man ein Roadpermit und für den Wakhan-Korridor eine spezielle Sondergenehmigung. Vor einer Reise nach Afghanistan muss unbedingt die aktuelle Sicherheitslage (z.B.: Infos bei NGOs, Botschaft oder im ANSO-Report) geprüft werden. In den verschiedenen Landesteilen ergibt sich ein sehr unterschiedliches Bild zur Sicherheit (Hinweise gibt u.a. der neue Lonely Planet Afghanistan).

China: Eine Autoreise ist nur mit 2-3 monatiger Vorbereitungszeit mit Agenturunterstützung möglich. Es besteht bei der Einreise mit dem eigenen Fahrzeug immer Guide-

pfligt. In China ist das Fahrzeug nach der Einreise sofort einer technischen Hauptuntersuchung zu unterziehen. Vor einer Tibetdurchquerung ist eine mehrwöchige Höhenakklimatisierung (z.B. Trekking in Nepal) empfehlenswert.

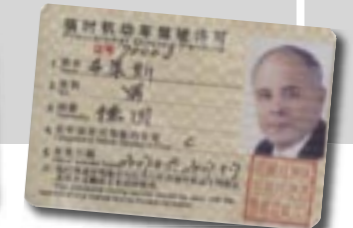
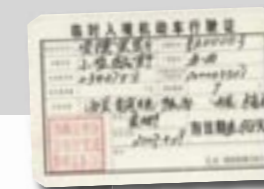
Mongolei: Bei einem Aufenthalt von mehr als 30 Tagen ist eine Registrierung (An- und eine vor datierte Abmeldung) in der Hauptstadt Ulan Bator nötig. Eine Anmeldung des Autos bei der mongolischen Botschaft ist zu empfehlen. Für einige Regionen im Grenzgebiet zu China braucht man eine Sondergenehmigung.

Kasachstan: Das Auto muss im Visum eingetragen sein. Die Registrierungspflicht nach der Einreise kann durch einen Visavermerk der Botschaft aufgehoben werden.

Russland: Hier besteht Registrierungspflicht innerhalb von 72 Std. nach der Einreise. Außerdem ist eine Kfz-Haftpflichtversicherung an der Grenze abzuschließen.

Literatur:

Lonely Planet der einzelnen Länder (siehe www.lonelyplanet.com)
The Silk Road, Judy Bonavia, Odyssey Guides, ISBN: 962-217-606-2
Afghanistan – A Companion and Guide, Matthew Leeming, Odyssey Guides, ISBN 962-217-746-8
Dumont Kunstreiseführer: Seidenstraße, ISBN: 3-7701-5243-3
Point it Bilderlexikon, Graf Edition, ISBN 3-9803130-2-6
Die Seidenstraße, Thomas O. Höllmann, Verlag C.H.Beck, ISBN 3-406-50854-5



und Canyons. Über das Altai-Gebirge verlassen wir dieses schöne und unberührte Land wieder und reisen über Sibirien in Kasachstan ein. Kasachstan ist die letzte kulturhistorische Etappe auf unserer Seidenstraßen-Expedition. Entlang des Gebirgszuges des Tian Shan und dann weiter Richtung Norden, dem Lauf des Syr Daria bis zum Aralsee folgend, verlief über 1700 Kilometer der nördliche Strang der Seidenstraße. Heute kann man dort die Ruinen ehemaliger großer Oasen- und Steppenstädte wie zum Beispiel Sauran und Otrar besichtigen, wo Archäologen schon vor 100 Jahren begonnen haben, Grundmauern und Schätze freizulegen. Kasachstan ist für unseren Toyota noch einmal eine echte Herausforderung, denn die Straßen sind in teilweise schlechtem Zustand bzw. gar nicht mehr vorhanden. So verwandelt sich die Nationalstraße M32 kurz hinter dem Aralsee in eine holprige, gefährliche Piste die streckenweise auch ganz verschwindet – etwas zu viel

für unseren Stabilisator, der hier zum zweiten Mal bricht. Glücklicherweise finden wir im nächsten Ort eine Werkstatt, die alles provisorisch schweißen kann. Eine Panne der etwas anderen Art sind Zahnschmerzen, die Andreas seit Tagen plagen. In einem kleinen Ort sucht er eine staatliche Zahnklinik auf und lässt sich für 100 Tenge (umgerechnet 60 Euro Cent) behandeln. Bei diesem Honorar wundert es nicht, dass die Ausstattung der Zahnklinik gelinde gesagt etwas abschreckend wirkt.

2000 Kilometer durch Russland liegen noch vor uns, bevor wir St. Petersburg erreichen. Für uns ist die Route entlang der Wolga interessant, da wir einen Hinweis auf Handelsverbindungen zur Seidenstraße gefunden haben. Flussrouten und Karawanenwege trafen am Handelsstützpunkt Bulgar an der Wolga zusammen. Hier haben schon vor 1000 Jahren die Wikinger regen Handel mit Gütern aus China – unter anderem Seide – betrieben. So gut es geht, ver-

suchen wir dem Lauf der Wolga stromaufwärts zu folgen und wagen uns immer wieder in einsame, feuchte und schlammige Wälder. Belohnt werden wir mit traumhaften Camps am Wolgauer. Von Erzählungen bzgl. Schmiergeld, Mafia und sonstigen kriminellen Aktionen bekommen wir gar nichts mit und haben uns in diesem Teil des Landes sehr sicher gefühlt.

Von Estland nehmen wir die Fähre nach Rostock und kommen nach 18 Monaten und 56.000 Kilometern wieder in Deutschland an. Es war für einen begrenzten Zeitraum ein besonderes Leben – hart und schön, beruhigend und aufbrausend, abenteuerlich und schwierig, voll Freude, Einsamkeit, Erkenntnis und Ernüchterung – ein Leben, in dem wir den "Luxus Zeit" für uns selbst bestimmen konnten. Wir haben es gewagt, obwohl es unerreichbar erschien – und es konnte nur erreicht werden, weil wir es gewagt haben.

Ende