FETT: Text Seite ??? **FETT:** Text Seite ???

Eine Straße wird zum Mythos

Von Istanbul nach Peking: Wer die Tour mit dem Auto zurücklegt, der ist mehr als nur eine „Erfahrung“ reicher. Zwei Monate hinter dem Steuer eines Land Rover machen die Dimension der Seidenstraße deutlich. „Der Weg ist das Ziel“ klingt plötzlich nicht mehr nach einer hohlen Phrase.

MICHAEL STADLER

Nach und nach treffen die zwölf Teilnehmer der „Silk Road Safari“ im Hotel ein. Sie stammen aus aller Herren Länder wie Südafrika, Kanada, den USA, der Schweiz sowie Österreich und kennen einander nicht. Das erste „Abtasten“ bei Smalltalk in der Lobby erinnert an das Szenarium eines Agatha-Christie-Krimis, in dem sich die handelnden Personen an einem abgelegenen Ort einfinden, einander kennen lernen und am nächsten Tag zumeist schon um einen bzw. eine dezimiert sind.

Das ist in Istanbul glücklicherweise nicht der Fall, weshalb Miss Marple und Hercule Poirot getrost zu Hause bleiben können – im Gegensatz zu Yue und David. Die resolute Chinesin zeichnet für die Organisation des zweimonatigen Abenteuers verantwortlich, während auf den Automechaniker, der die gesamte Tour begleiten wird, jede Menge Schrauberei wartet. Die 15.000 Kilometer, die vor der Gruppe liegen, stellen für Menschen und Maschinen eine große Herausforderung dar, zumal mehrere Wüsten durchquert werden müssen.

Aber auch die größte Reise beginnt mit einem ganz kleinen Schritt: Auf dem Hotelparkplatz unternehmen die Teilnehmer nach einer umfassenden theoretischen Einweisung die ersten Fahrversuche mit den 300 PS starken Land Rovern. Wenig später schnurren deren Motoren auf der Autobahn in Richtung Ankara: „boring highway“. Erst östlich der türkischen Hauptstadt werden sowohl die Straßen als auch die Landschaften archaischer.

„Today only experienced drivers“ fordert David – die Toursprache ist Englisch – beim morgendlichen Briefing. Heikle Offroad-Passagen durch die faszinierenden, von der Erosion geformten Landstriche Kappadokiens sorgen zusätzlich für Spannung. Immerhin ist ein Teil des Wegs in einem Flussbett zurückzulegen. Das geht nicht ohne nasse Füße ab. Ausgerechnet David versenkt das Führungsfahrzeug bei einem Ausweichmanöver im Sumpf und es bedarf der Unterstützung zweier Traktoren, um den Wagen wieder frei zu bekommen. Es wird das einzige Mal auf der gesamten Reise sein, dass die Gruppe fremde Hilfe benötigt, wenn einer der Land Rover wieder einmal – zumeist im Wüstensand – fest sitzt.

Im wilden Kurdistan stoppen jedoch keine Dünen den 4er-Konvoi, sondern es ist immer wieder das türkische Militär, das an mit Sandsäcken gesicherten Straßensperren streng kontrolliert. Zuerst werden die Autos mit ihren kanadischen Kennzeichen argwöhnisch unter die Lupe genommen, doch dann wollen die Soldaten nicht selten für ein Erinnerungsfoto vor den Geländewagen posieren. Ein Mobiltelefon mit entsprechender Knipsfunktion ist stets ziemlich rasch zur Hand.

Weniger freundlich präsentieren sich die Uniformierten an der türkisch-iranischen Grenze. Den Mienen nach zu entschließen, müssen sie ihren Beruf bitter ernst nehmen. Und sie scheinen über eines im Überfluss zu verfügen: Zeit. Die wird mit dem Ausfüllen von zahllosen Formularen totgeschlagen. Nachdem schon ein Dutzend Grenzbeamte die Reisepässe der bunt zusammen gewürfelten Gruppe inspiziert hat, will auch noch ein 13. alles ganz genau sehen und blättert die Reisedokumente Seite für Seite durch. Nach etwa sechs Stunden scheint die Neugier aller Bediensteten des Grenzpostens befriedigt zu sein und die Einreise in den Iran wird gestattet.

Tabriz, Teheran, Isfahan, Yazd und Mashad – Städte wie diese atmen noch heute den Geist der alten Seidenstraße. Die wichtigsten Monumente jener Epoche sind fester Bestandteil des Besichtigungsprogramms, das zwischen den Fahretappen – von 200 bis 800 Kilometer pro Tag – für Auflockerung sorgt. Die Sehenswürdigkeiten künden vom einstigen Reichtum der Städte. Die Bedeutung der Handelsroute zwischen Orient und Okzident ist zwar stark gesunken, aber der Mythos „Silk Road“ lebt weiter.

Nachdem rund 5000 Kilometer – also ein Drittel der gesamten Wegstrecke –, zurückgelegt worden sind, wird die Dimension der Seidenstraße langsam (er)fassbar. Welch unglaubliche Strapazen haben die Karawanen auf sich genommen, als sie tagelang in der Monotonie der Wüsten von Karawanserei zu Karawanserei gezogen sind. Wo einst Kamele dahin trotteten, donnern heute schwere Lkw über die Pisten. Vieles hat sich hier im Lauf der Jahrhunderte verändert, nur die Gastfreundschaft der Bewohner Persiens nicht. Wiederholt kommt es vor, dass die zwölfköpfige Gruppe von Familien zum Tee und zum Essen in deren Privathäuser eingeladen wird. Und als alle vier Land Rover in Mashad wegen verunreinigtem Benzin liegen bleiben, kennt die Hilfsbereitschaft der Menschen keine Grenzen.

Teil 2 folgt am 21. Februar

Einreise: Für Iran, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgistan und China benötigen österreichische Staatsbürger ein jeweils Visum. Die Kosten dafür betragen 236 €.

Führerschein: Für alle Staaten entlang der Tour ist ein Internationaler Führerschein nötig. Einzige Ausnahme: China, wo für die Teilnehmer ein eigenes Dokument ausgestellt wird.

Veranstalter: Asia Adventures and Study Tours in Toronto
E-Mail: info@aast.ca
Infos: www.asiaadventures.ca
buchbar bei Geo Reisen, www.geo.at
Telefon: 0662/63911-385

Termin & Kosten: vom 24. April bis zum 22. Juni 2009, Preis: 20.690 Euro (inklusive der Flüge ab/bis Wien)

MAURITIUS: Karneval. Seite XV **SN-LESERREISEN:** Ostsee, Griechisches Osterfest, Amazonas. Seiten XVI, XVII

Atemberaubend schön: die archaische Bergwelt in Kirgistan.

Bilder (4): SN/MICHAEL STADLER

Durch das Sandmeer der Karakum-Wüste (Turkmenistan).

Mann mit goldenem Lächeln in Khiva (Usbekistan).

Seidenstraßedenkmal in der chinesischen Stadt Xi'an.

Karawane mit Klimaanlage

Mit dem Wagen auf der alten Route der Seidenstraße von Istanbul bis Peking – das sind rund 15.000 abenteuerliche Kilometer, zwei Monate Herausforderung pur, fünf Wüsten, atemberaubende Landschaften und zahllose Begegnungen mit faszinierenden Menschen.

MICHAEL STADLER

TEIL 2

Was ist das? Der Motor nimmt ganz plötzlich kein Gas mehr an. Rauchwolken aus dem Auspuff des vorderen Wagens signalisieren, dass auch dieser in Schwierigkeiten steckt. Kurz und gut: Innerhalb einer Minute sind alle vier Landrover, die sich auf dem Weg von Istanbul nach Peking befinden, außer Gefecht gesetzt. Drei Fahrer konnten sich mit den Autos irgendwie an den Straßenrand retten, doch einer steht mitten in einem doppelspurigen Kreisverkehr. Und das in einer Drei-Millionen-Einwohner-Stadt wie Mashad im Nordosten des Iran.

David, der Tourmechaniker aus Südafrika, steht vor einem Rätsel. Er benetzt seine Lippen vorsichtig mit dem vor fünf Minuten getankten Treibstoff und gibt sich ganz sicher, dass kein Diesel, sondern Benzin in den Tanks gelandet ist. Allerdings dürfte dieses derart verunreinigt sein, dass die amerikanischen Landrover streiken.

Was das bedeutet, ist allen Beteiligten klar: Das Benzin muss aus den Tanks gesaugt werden und danach gilt es, diese ordentlich zu reinigen. All das gelingt mit der Hilfe einiger iranischer Lkw-Fahrer, die angehalten haben, um den „Gestrandeten" zu helfen. Von diesen zeigt sich übrigens niemand über die Panne verärgert.

Wer am Steuer eines Wagens in zwei Monaten rund 15.000 Kilometer zurücklegt, dem geht es nicht um das bloße Abhaken von Sehenswürdigkeiten. Der Reiz dieser Reise liegt ganz woanders: in der Herausforderung, welche die legendäre Seidenstraße heute auch für motorisiert Reisende mit sich bringt.

Immerhin sind fünf Wüsten zu durchqueren. Zu den faszinierendsten zählt die „Karakum Desert", die 80 Prozent des Staatsgebiets von Turkmenistan bedeckt. In der einstigen Sowjetrepublik sind individuell Reisende derart selten, dass ein Kamerateam des turkmenischen Fernsehens zwei Tage die Seidenstraßenexpedition begleitete. Gefilmt wurde ziemlich jede Bewegung der Teilnehmer. Besonders begehrt waren Szenen von den sich mit durchdrehenden Rädern durch den Sand quälenden 4WD-Wagen. Aber auch der Alltag im Wüstencamp bescherte dem TV spannende Bilder. Wer morgens schlaftrunken aus dem Zelt blinzelte, dem konnte schon passieren, direkt in eine Kamera zu blicken. Kein Grund zur Beunruhigung: In den USA, Kanada, der Schweiz und Österreich, also den Staaten, aus denen die Teilnehmer der Tour stammen, wird die Dokumentation mit großer Wahrscheinlichkeit nie zu sehen sein.

Weiter in Richtung Osten nach Usbekistan, wo mit Samarkand, Buchara, Khiva und Kokand einige jener Städte angesteuert werden, denen der Handel auf der Seidenstraße Reichtum und Macht bescherte. Davon zeugen heute zahllose Meisterwerke der islamischen Baukunst, die von Touristen aus aller Welt besichtigt werden. Auch von diesen heißt es nun Abschied zu nehmen, denn in den drei Wochen und auf den mehr als 6000 Kilometern, die noch vor der Gruppe liegen, wird es keinen Kontakt mehr zu anderen Reisenden geben. Bis ins Ferghana-Tal ist die Seidenstraße zumindest in Teilabschnitten touristisch erschlossen, doch nach dem Passieren der Grenze zu Kirgistan führt die Route nur mehr durch vom Fremdenverkehr links liegen gelassene Regionen. Das spiegelt sich auch in der Infrastruktur des Landes, denn mit Ausnahme von Osh und der Hauptstadt Bischkek gibt es kaum Hotels. Zur Übernachtung dienen einfache „Guest Houses", und stehen auch solche nicht zur Verfügung, dann wird die zwölfköpfige Gruppe schon einmal bei verschiedenen Familien eines kirgisischen Bergdorfs untergebracht.

Kirgistan, das vielfach auch als Kirgisistan oder Kirgisien bezeichnet wird, zählt zu den archaischsten Ländern entlang der Seidenstraße, die hier die Bezeichnung Straße wahrlich nicht mehr verdient, was nicht nur auf das Fehlen von Asphalt zurückzuführen ist. Auf wilden Schotterpisten schraubt sich der 4er-Konvoi bis in eine Seehöhe von mehr als 4000 Metern empor. Primär ist es jedoch nicht die etwas dünne Luft, sondern die unglaublich schöne Bergwelt, die als atemberaubend eingestuft wird.

Noch warten auf dem Weg nach Peking weitere Höhepunkte. Dazu zählt die Durchquerung der Takla Makan. Der Name der zweitgrößten Sandwüste der Erde stammt aus dem Uigurischen und bedeutet so viel wie „Geh hinein, und du kommst nie wieder heraus". Da beruhigt es schon, nicht zu Fuß, sondern mit 300 PS starken Landrovern unterwegs zu sein. Deren Klimaanlagen leisten bei Temperaturschwankungen von bis zu 70 Grad zwischen den Mittags- und den Nachtstunden wertvolle Dienste.

Kashgar, Khotan, Minfeng, Turpan, Dunhuang, Wuwei und irgendwann ist der östlichste Punkt der Reise erreicht: Xi'an. Nachdem der berühmten tönernen Armee die Reverenz erwiesen worden ist, wird der Motor ein letztes Mal abgestellt – zugegeben mit etwas Wehmut.

Die letzte Etappe nach Peking wird mit dem Flugzeug zurückgelegt.

Einreise: Für Iran, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgistan und China benötigen österreichische Staatsbürger jeweils ein Visum. Die Kosten dafür betragen 236 €.

Führerschein: Für alle Staaten entlang der Tour ist ein internationaler Führerschein nötig. Einzige Ausnahme: China, wo für die Teilnehmer ein eigenes Dokument ausgestellt wird.

Veranstalter: Asia Adventures and Study Tours in Toronto
Infos: www.asiaadventures.ca, buchbar bei Geo Reisen, www.geo.at
Telefon: 0662/63 91 13 85.

Termin & Kosten: Vom 24. April bis zum 22. Juni 2009, Preis: 20.690 Euro (inkl. Flüge). Im Jahr 2010 findet die Tour vom 23. April bis zum 21. Juni statt.

01 58099 www.itsbilla.at ITS BILLA REISEN

Nur solange der Vorrat reicht:
MAGIC LIFE - KINDER SPECIAL!
CLUB MAGIC LIFE
In allen Familienclubs zahlen die Kinder € 199,-
Angebotspreis gültig in allen Familienclubs
für ALLE SOMMERABFLÜGE 2009 (mind. Belegung 2 Erw.)
Weitere Angebote in den BILLA-Filialen, bei der ITS BILLA-Hotline und unter www.itsbilla.at Reiseveranstalter: ITS BILLA Reisen, eine Marke der REWE Austria Touristik GmbH
VERKEHRSBÜRO REISEN