

# Allradler

Das Abenteuer Offroad Magazin

Test Technik Reise



Szene - Tunesien



Szene - Polen

**Südafrika** Limpopo, Krügerpark und Mpumalanga

**Kirgisistan** Tian Shan - Himmelsland

**Australien** Vor uns die Weite



Alpha CAB HZJ



GFCar Berlingo 4x4



Terracamper HDJ79

TECHNIK Innenausbau LESERREISE Island OUTDOOR Fotografie IV  
GEWINNEN Fotowettbewerb OUTDOOR Erste Hilfe TECHNIK Dachträger



# KIRGIS



Text: Robby Fuchs, Rolf Krebs

Fotos: Wolfgang Hauck, Rolf Krebs, Robby Fuchs

## TIAN SHAN - HIMMELSLAND

# SISSTAN



Zentralasien - für mich ein bislang vollkommen unbekanntes Gebiet unserer Erde. Dennoch habe ich vage Vorstellungen: Ich sehe Nomaden, die im Sommer ihr Vieh auf den Hochebenen grasen lassen und ein einfaches aber zufriedenes Dasein führen. Ich sehe längst vergangene Karawanen auf der Seidenstraße, die Wüsten, Pässe und Räuber überwinden, um ihre Waren nach Europa zu bringen. Bei einem Blick auf eine Karte unserer Tage zeigt das ehemalige Mongolenreich eine Topografie, die eine spannende Offroad-Reise verspricht ...







### Die Vorbereitung

**I**ch recherchiere im Netz, kaufe Reiseführer und langsam formt sich ein konkretes Bild in meinem Kopf. Aleksej, der in Kirgisistan aufgewachsen ist und dort studiert hat, übernimmt mit seiner Landeskennntnis und seinen Kontakten die Vorbereitung vor Ort.

Da die Flugpreise mit jedem Tag, den die Abreise näher kommt, steigen, entscheiden meine Reisebegleiter und ich uns dazu frühzeitig zu buchen. Bald brechen wir zu einer waschechten Abenteuerreise auf. Stilecht tun wir dies wagemutig mit der russischen Airline "Aeroflott"!

Das Wichtigste ist erledigt, aber dennoch erwarte ich den Abflug mit etwas Magengrummeln. Wie wird es sein diesmal nicht mit dem eigenen Geländewagen zu fahren, an dem ich jede Schraube kenne? Wird mir das gefallen, wird alles gut gehen? Es ist unsinnig, diese Reise mit dem eigenen Fahrzeug zu unternehmen. Wenn es gut läuft, liegen 10 Tage Fahrt zwischen meinem Heimatort und dem Ziel Kirgisistan. So viel Zeit auf die

Anreise zu verwenden lohnt sich einfach nicht, es sei denn, ich würde zu einer mehrmonatigen Reise aufbrechen.

Ironie meiner kleinen Geschichte: Die Straßen und Pisten Kirgisistans erweisen sich als so mörderisch, dass ich froh bin, dies meinem eigenen Fahrzeug nicht antun zu müssen. Aber ich greife vor ...

### Die Anreise

Wir erreichen Moskau etwas müde aber voller Spannung. Der Flughafen ist, sagen wir mal, sehr übersichtlich. Im Transitbereich finden sich kaum genug Sitzplätze für die Reisenden. Die unbequemen Wartestunden gehen schließlich vorüber und wir besteigen mit 9 Personen eine der 3-strahligen Tupolews. Unser Ziel ist Bischkek, die Hauptstadt Kirgisistans. Aleksej erwartet uns bereits und winkt uns zu seinem Minibus rüber, der uns vorbei an der großzügig wirkenden Sowjetarchitektur der Stadt zu einem kleinen Hotel bringt.

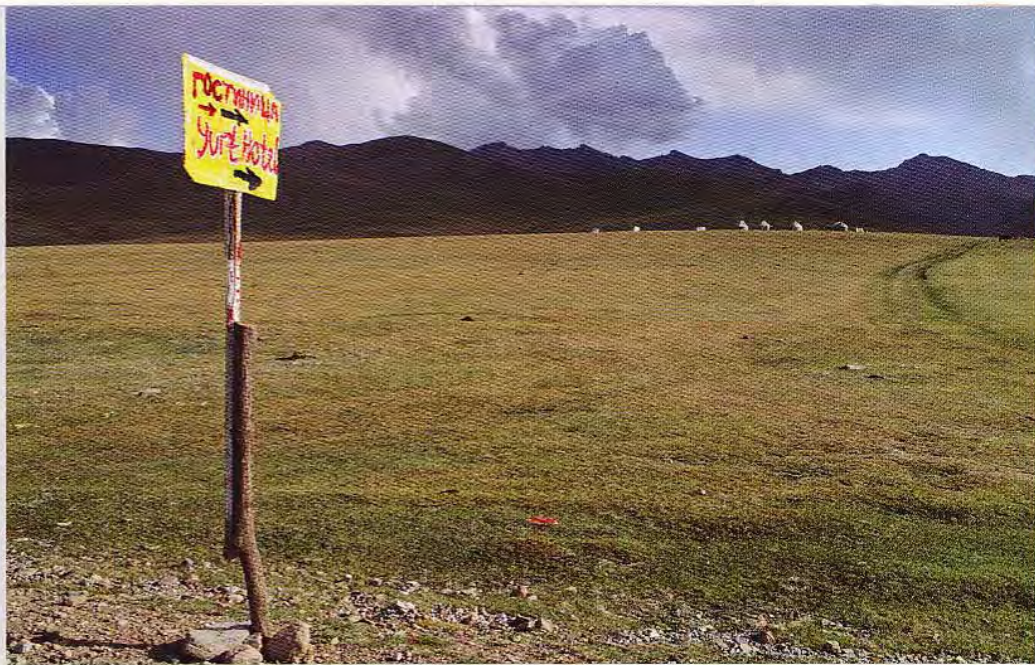
Die Stadt gleicht einer Melange aus Monumentalarchitektur, Melonenhändlern und fehlenden Kanalde-

ckeln. Am Abend sitzen wir in einem typischen, muslimischen Restaurant und sind mitten drin im Leben! Wir essen uns quer durch alle Köstlichkeiten der Speisekarte und sind bald kugelrund und sehr zufrieden. Wir entscheiden, dass unser Abschlussessen hier stattfinden muss, besser kann es nicht mehr werden: zarte Lammspieße, knusprige Teigtaschen, kurz das Beste, was die kirgisische und russische Küche zu bieten hat.

### Start

Am nächsten Morgen staunen wir nicht schlecht, als wir vor die Türe des Hotels treten. Fein säuberlich aufgereiht stehen dort 4 lange Mitsubishi Pajero V20 mit 2.8l Diesel. Sie sind voll ausgestattet mit Klimaanlage und Automatikgetriebe und randvoll getankt plus 100 Liter Reserve im Kofferraum. Auch reichlich Wasservorräte sind an Bord. Wenn das nix wird! An der Technik sollte es nicht liegen.

Aleksej lässt es sich nicht nehmen uns in die Fahrzeuge einzuweisen. Wiederholt macht er uns darauf aufmerksam, dass die Fahrzeuge rechts



gelenkt sind, aber nicht wie in England auf der linken Fahrbahn bewegt werden. Am Anfang müssen wir uns konzentrieren, um nicht zu weit links zu fahren, aber dann funktioniert es bei allen ganz gut, nur zum Überholen braucht man ab und zu den Beifahrer.

Wir machen uns nach Südwesten, Richtung Jalal-Abad auf. Schnell lassen wir das Gewirr von Minibussen

### KNAPP UNTERHALB DER PASSHÖHE AUF 2700 METER HÖHE KOCHT DER ERSTE WAGEN.

zurück und steuern auf die ersten Gebirgszüge zu. Auf Asphalt nähern wir uns dem ersten 3000er Pass. Knapp unterhalb der Passhöhe auf ca. 2700m Höhe kocht der erste Wagen, aber nach einer kurzen Pause kann es weitergehen. Vor uns liegt ein Hochtal riesiger Ausdehnung. Rechts und links der Straße entdecken wir erste Jurten, das Leben des Turkvolkes wird für uns sichtbar. Hier im Norden leben

noch viele Nomaden, während die unter gleichen Umständen lebenden Bewohner des Südens sesshaft sind. 85% der landwirtschaftlichen Produktion stammen aus privater Hand, da wundert es nicht, das vorzugsweise kleine Vieherden am Straßenrand grasen. Die Menschen leben hier nicht alle in traditionellen Jurten, einige leben in Bauwagen, kargen Hütten am Straßenrand oder in kleinen gesichtslosen Lehmbauten, die mich an Afrika erinnern.

1991 brach die UDSSR zusammen und Kirgisistan erklärte bald darauf seine Unabhängigkeit von Mütterchen Russland. Immer wieder erinnern Hammer und Sichel oder gar Lenin am Straßenrand an die vergangene Zeit. Bei einem Zwischenstopp in einem Straßenrestaurant treffen wir auf Teilnehmer der Mongolrallye. Die Teilnahmebedingungen für diese 16000 Kilometer lange Rallye von London nach Ulan Bator, der Hauptstadt der Mongolei, sind einfach: Das Auto darf nicht mehr als 1000 Kubikzentimeter Hubraum haben und muss es auf sich alleine gestellt ins Ziel schaffen! Dass

dort mitunter nur noch Schrott ankommt, wundert mich nicht.

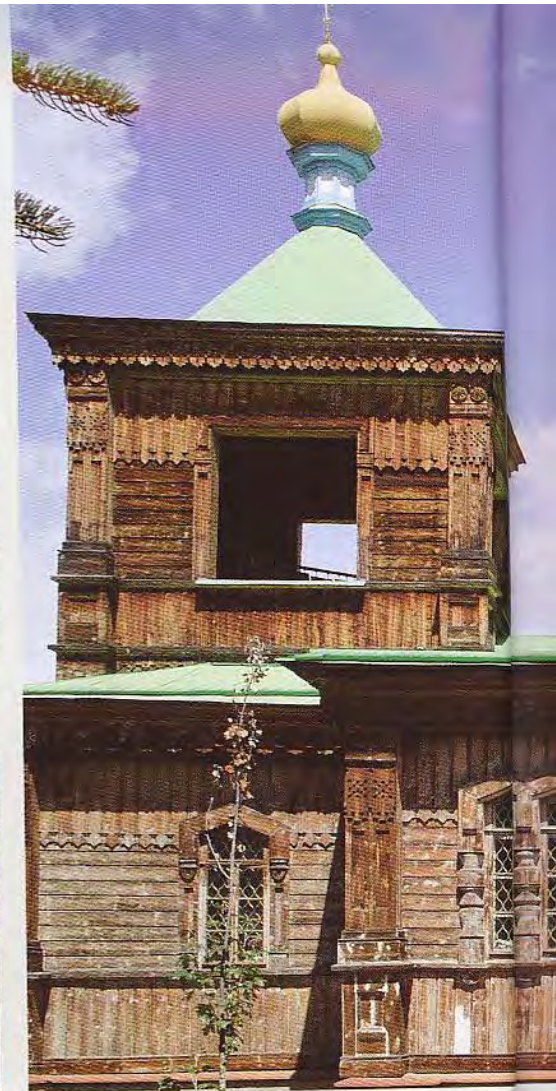
Die Landschaft wird zusehends karger, wirkt teilweise fremdartig und bizarr. Dies ist aber erst ein kleiner Vorgeschmack.

Am Abend treffen wir in einem Gästehaus ein. Wir sitzen (wie immer im Schneidersitz oder was der Einzelne dafür hält) an einem 30 Zentimeter flachen Tisch auf der Veranda, werden aus der Freiluftküche im Hof verwöhnt und Aleksej schildert uns den Ablauf der kommenden Tage.

Unsere Route führt durch Walnusswälder, wir treffen zurückhaltende Menschen bei ihrer täglichen Arbeit, Kinder schlagen Kerne aus Sonnenblumen und trocknen diese auf der Straße. Ein Junge führt ein Pferd mit einer 3m breiten Walze auf der Straße, diese dient dem Filzen der eingerollten Wolle. Diese archaisch wirkenden Szenen passen perfekt in das Land, werden von einem endlosen Himmel überspannt.

Wir bewegen uns von nun an aus-

## REISE Kirgisistan



schließlich auf Pisten zwischen Fels, bizarrer Erosion und klaren Wassern. Jungs mit glühend roten Gesichtern, vielleicht 9 oder 10 Jahre alt, reiten neben unseren Allradlern her und zeigen uns, wie sie im vollen Ritt ein Fell vom Boden aufheben. Angeblich können die Kinder hier eher reiten als laufen. Wäre dieses Reiterspiel olympische Disziplin, diese Jungs würden gewinnen.

Unterwegs mit den Autos

Ich jage über eine lange Ebene, ziehe eine immense Staubfahne hinter mir her, als ich bemerke, dass zwei Wagen fehlen.

Über Funk frage ich nach, was passiert ist. Die Verbindung ist schlecht, über 5 Kilometer liegen zwischen uns. Ich entnehme den Wortfetzen, dass bei Wolfgang's Pajero nix mehr geht. Das ist nicht gut! Hier liegen zu bleiben würde unsere Tourplanung durcheinanderbringen. Zum Glück finden wir den Fehler schnell: Kein Defekt ist für die geringe Leistung verantwortlich, sondern ganz profan der Dieselfilter. Dreck hat ihn verstopft und so den Wagen lahmgelegt.

Mehr Sorgen als ein verstopfter Filter bereiten uns die steilen Pässe, die uns weit über die 3000 Metermarke in die Berge schrauben.

**DIE PAJEROS, KOCHEN STÄNDIG ÜBER UND BRAUCHEN VIELE PAUSEN, OBWOHL DIE KÜHLWASSERANZEIGE NUR MODERAT AUSSCHLÄGT.**

Viele Fotos entstehen an steilen, nur langsam zu bewältigenden Auffahrten. Unser Motiv, die Pajeros, kochen ständig über und brauchen viele Pausen, obwohl die Kühlwasseranzeige nur moderat ausschlägt. Was ist hier los? Ordinäre Physik! Das Wasser kocht auf über 3000 Meter schon bei 80°C und so sprudelt es nur so aus den Öffnungen des Systems. Eine Weile fahren wir noch weiter, aber wenn das Wasser knapp wird, kann es für den Motor gefährlich werden. So halten wir an, füllen Wasser nach, lassen den Motor abkühlen. Ein bis drei Liter Wasser gehen bei jedem Stopp

drauf. Wir brauchen mehr Wasser für unsere Autos als für uns selbst! Unten in den Tälern füllen wir vorsorglich unsere Wasservorräte in klaren Bächen auf, der nächste Pass wirft sich uns bestimmt bald in den Weg. Der Wagen, der uns die meisten Sorgen bereitet, wird kurzerhand von uns gestrippt, heißt wir schrauben den Unterfahrschutz und schließlich auch die Motorhaube ab und schnallen diese aufs Dach! In unserer Not bauen wir nachts auf 3500 Meter Höhe im Licht unserer Stirnlampen den Thermostat aus, um den großen Kühlkreislauf dauerhaft sicherzustellen. Die Mühe lohnt nicht, leider kocht das Wasser immer noch über, gefühlte 5 Minuten später als zuvor.

Wir bewegen uns auf den Song-Kul-See zu. Wieder geht es über 3000-Meter-Pässe, die Schneegrenze ist fast erreicht.

Die Aussicht verschlägt uns den Atem. Am Horizont liegt der See, an dessen jenseitigem Ufer Jurten unsere heutige Herberge sein werden. Wir suchen uns den Weg dorthin über zum Teil weggespülte, schmierige





Pisten. Die Konzentration am Steuer ist hoch. Doch dann ein ungewollter Stopp – ein Reifen ist platt. Es ist bereits der Dritte. Langsam wird es eng mit unserem Vorrat an intakten Ersatzrädern! Eine halbe Stunde spielen wir Reifenmemory, tauschen die Räder unserer Pajeros im Kreis, bis die Größen so einigermaßen zueinander passen.

Nach dieser Schrauberei genießen wir das Licht und die Farben der Landschaft. In der Ferne treiben Männer zu Pferde eine Vieherde, Kamele ziehen vorbei und vor uns liegen die Jurten eingerahmt von fast 4000 Meter hohen Bergen. Dann sind wir an unseren mit farbigem Filz verzierten Jurten. Wir reiten, fischen, wandern und fotografieren. Hätten wir doch mehr Zeit. Wir fühlen uns unendlich wohl. Im Schein einer Petroleumlampe genießen wir ein köstliches Mahl unter dem schier endlosen Sternenhimmel. Bevor wir schlafen gehen, müssen unsere modernen Lasttiere mit Diesel aus dem Kanister betankt werden, dann beziehe ich meine Jurte.

Die filzverkleideten Jurten faszinieren

mich. Der Bau der Jurten ist eine lange in die Vergangenheit reichende Tradition. Weder das russische Zarenreich noch die Sowjetunion konnte den Nomaden den Bau austreiben. Wer in Städten lebt, ist besser vom Staat zu kontrollieren und so waren Nomaden stets etwas außerhalb der Staatskontrolle! Im Inneren sind sie mit wunderbar verzierten Teppichen ausgekleidet. Auf einer Seite befindet sich der männliche Teil der Jurte unter anderem erkennbar am Zaumzeug der Pferde. Auf der anderen Seite befindet sich der weibliche Bereich mit Geschirr und Töpfen, alles in kunstvoll verzierten Kisten aufbewahrt. Ein schwerer Vorhang verschließt den Zugang zur Jurte. Ein Kanonenofen, ausschließlich mit getrocknetem Dung befeuert, sorgt in Minuten für wohlige Wärme. Ein kleiner Lichtstrahl fällt durch ein Loch in der Kuppel, durchschneidet das Dunkel des Raumes. Die Fertigung einer Jurte dauert etwa einen Monat. Eine Handvoll Männer stellt eine Jurte binnen 5 Stunden auf. Bis zu 25 Jahre beheimatet diese eine Familie, bis sie erneuert werden muss. Die Jurte ist das Symbol Kir-

gisistans. Ihr Gestänge um die obere Rauchabzugsöffnung findet sogar stilisiert Platz auf der Nationalflagge des Landes.

"Mensch, das war vielleicht frisch heute Nacht ...", ist mein erster Gedanke, als ich erwache. Ich bin auf über 3000 Meter über dem Meeresspiegel, ich liege in meinem Schlafsack in einer Jurte. Die Jurte befindet sich in Kirgisistan, im Tien-Shan Gebirge. Also darf es nachts auch 5 Grad haben.

**ERWARTUNGSVOLL  
SCHIEBE ICH DEN  
SCHWEREN VORHANG  
ZURÜCK. DIE SONNE AM  
STRAHLEND BLAUEN  
HIMMEL, BLENDET MICH.**

Heute soll es über 3 weitere Pässe zur legendären Seidenstraße gehen. Nahe der chinesischen Grenze werden wir dann auf die alte Karawanserei Tash-Rabat treffen.

Erwartungsvoll schiebe ich den schweren Vorhang zurück. Die Sonne am strahlend blauen Himmel blendet



mich. Neben unserer Jurte sind bunte Filzteppiche um einen gedeckten Frühstückstisch gruppiert.

Amarau, unsere kirgisische Gastgeberin, hat für alles gesorgt: Samowar, Fladenbrot, frittiertes Gebäck, Butterschmalz und verschiedene Marmeladen stehen bereit. Wir nehmen Platz und sie serviert uns heißen Tee. Platte Reifen und überhitzte Motoren verlieren hier und jetzt ihren Schrecken.

Heute liegen 300 Kilometer vor uns, zum größten Teil Piste. Wir fahren hinab in das weite Tal, durch das der Fluss Naryn sein Bett gelegt hat. Mittlerweile zeigt das Thermometer schon wieder 30 Grad an. Es scheint, als führen wir auf ein Dorf mit schönen Häusern zu, als wir beim Näherkommen überrascht feststellen, dass es sich um Friedhöfe handelt. Die Häuser sind Mausoleen, für die Toten gebaut. Hier leben die Seelen der Toten weiter. Manche sind gepflegt, als ob ein Lebender jeden Morgen vor der Türe treten und fegen würde, andere wiederum scheinen verlassen zu sein, sind dem Verfall preisgegeben.

Wir passieren die Brücke über den Naryn. Unter uns fließt eine gelbbraune Brühe träge dahin. Zwei Pässe trennen uns noch von unserem Tagesziel. Während des ersten Aufstiegs knistert ein Funkspruch durch den Äther: "Wir müssen anhalten! Weißer Dampf steigt vom Motor auf! Hohe Kühlwassertemperatur!". Das Kühlwasserproblem verfolgt uns nun schon die ganze Reise, kein Wunder, da wir uns ständig zwischen 1800 und 3600m Höhe bewegen. Der Grund für den massiven Austritt von Wasserdampf ist schnell gefunden. Aufgrund

**VOR UNS LIEGEN  
GEBIRGSZÜGE UND  
MITTENDRIN HAT SICH  
SCHMELZWASSER EINEN  
ZACKIG VERLAUFENDEN  
TIEFEN CANYON FREI  
GESPÜLT.**

der Hitze und der Motorbelastung ist ein Riss im Kühlerschlauch. Wir haben kein Ersatzteil dabei, aber wenn wir eines auf einer Offroadreise da-

bei haben, dann ist es unser geliebtes Isolierband. Schon ganz Kirgise entfette ich den Schlauch mit Wodka, bevor wir die Rolle Isoband über die schadhafte Stelle wickeln. Ein paar Schlauchschellen darüber, fertig.

Kurze Zeit später blicken wir in ein breites Tal, das sich bis zum Horizont zieht. Wieder diese unglaubliche Weite überspannt von einem grenzenlosen Himmel! Vor uns liegen Gebirgszüge und mittendrin hat sich Schmelzwasser einen zackig verlaufenden tiefen Canyon frei gespült.

Das Foto, das ich hier schieße, hängt jetzt auf 1.20 Meter vergrößert bei mir zu Hause und erinnert mich tagtäglich an Tian Shan, das Himmelsland!

Die Piste führt wieder hinab und die Landschaft ändert sich: Die Wiesen sind immer noch saftig grün, aber das Gestein ist anders. Anstelle des eisenhaltigen, roten Fels ragt nun grau-bräunlicher Sandstein hervor. Angesichts dieser grandiosen Landschaft kommt mir der Gedanke, dass ich mich mal mit Geologie beschäftigen müsste. Am nächsten Pass ändert



sich das Bild erneut: Fremdartige, bizarre Felsformationen türmen sich vor uns auf. Von nun an geht die zum Glück trockene Piste stetig abwärts, bei Regen möchte ich hier nicht runterfahren! Unsere Pajeros haben das Schlimmste geschafft. Unterwegs sehen wir an den grünen Hängen viele Löcher und auch deren Bewohner: Murmeltiere stecken neugierig ihre Köpfe heraus, um erschrocken über ihren eigenen Mut sofort wieder zurück ins Loch zu verschwinden. Bald darauf kreuzen wir eine breite Hauptpiste, die vom 3700 Meter hohen Grenzpass von China her führt. Dort fahren täglich hunderte, schwer beladene, chinesische Lkws, um die angrenzenden Länder mit Billigwaren zu überfluten.

Auf dem Weg zum auf über 3200 Meter gelegenen Jurten-Camp treffen wir in einer engen Schlucht auf eine Yak-Herde. Das ist ein seltenes Glück, denn die Wiederkäuer sind sehr scheu. Mit ihrem langen Fell und den Hörnern sehen sie geradezu urzeitlich aus! Zu nahe wollen wir diesen Urrindern nicht kommen. Ein Bulle kann bis

zu einer Tonne schwer und über drei Meter lang werden. Wilde Yaks sind vom Aussterben bedroht. Die meisten Tiere, die man sieht, sind ausgebüchste, verwilderte Hausyaks. Der Name Yak stammt aus der tibetischen Sprache. Sie werden auch Grunzochse genannt, was unsere Exemplare gerade aber nicht unter Beweis stellen möchten.

Im Camp werden wir schon erwartet. Nach diesem Fahrtag sind wir glücklich und kaputt zugleich, genießen ein Bier und das Abendessen.

Am nächsten Morgen besichtigen wir die alte Karawanserei Tash Rabat. Ein beeindruckendes Bauwerk, es scheint,

#### **AUCH UNSERE BLECHKARAWANE HAT KLEINE ABENTEUER ZU BESTEHEN: DAS LETZTE ERSATZRAD WIRD FÄLLIG!**

als ob die schweren Mauern in den Boden eingesunken sind. Ursprünglich im 8. Jahrhundert von Christen als Kloster erbaut, wurde das Kloster

schon bald zur Karawanserei umgenutzt. Die muslimischen Betreiber boten den Reisenden der Seidenstraße eine sichere Unterkunft vor Banditen und den Unbilden des Wetters. Man könnte auch sagen: letzter Stopp vor der Wüste Taklamakan!

Auch unsere Blechkarawane hat kleine Abenteuer zu bestehen: Das letzte Ersatzrad wird fällig und auf einer verfallenen Brücke richtet sich eine Bohle auf und verbiegt eine Spurstange irreparabel. Zum Glück ist der Verstellbereich der Spurstange groß genug, um aus den X-Beinen des Pajeros einen annähernd geraden Gang zu machen.

(Erst beim letzten 3000er Pass am vorletzten Abend unserer Reise bricht die Spurstange endgültig.)

Die letzte mehrtägige Etappe führt uns zum Issyk-Kul-See. Ein See der Superlative: mit 6200 Quadratkilometern der zweitgrößte Bergsee der Welt, mit 668 Meter Tiefe, der viertiefste der Erde. Man nennt ihn auch das "Herz des Tianshan". Eingerahmt von 4 bis 5 tausend Meter hohen, schneebedeckten Bergen bietet er



eine unglaubliche Kulisse.

In Kochkor besuchen wir eine Kooperative mit angeschlossenem Museum, in der Handarbeiten, Wandteppiche und Schuhe von Frauen hergestellt werden. Keiner von uns kann widerstehen und so decken wir uns mit Begeisterung ein.

Unseren russischen Abend, unter Hammer und Sichel mit Banja, Wodka und anderen Köstlich- und Unmöglichkeiten, möchte ich hier lieber nicht weiter beschreiben. Nur so viel: Die Betten unserer Herberge stammen bestimmt aus einem Lazarett des 1. Weltkrieges, da können wir einfach nicht früh schlafen gehen ...

Am östlichen Ufer des Sees liegt die kleine Stadt Karakol. Der Einfluss des

nur 150 Kilometer entfernten chinesischen Reiches ist allorten spürbar. Die Dunganen-Moschee wurde 1910 von chinesischen Arbeitern und den

**EINHEIMISCHE HOCKEN  
AM STRASSENRAND,  
DISKUTIEREN DAS  
WENIGE, DAS HIER  
PASSIERT UND LEBEN UNS  
VOR, DASS ES AUCH OHNE  
HEKTIK GEHT.**

ansässigen Dunganen im Stile der Tsin-Dynastie erbaut. Sie ist vollständig aus Holz errichtet. Nicht ein Nagel aus Metall wurde verwendet! Ebenfalls aus Holz ist die 1895 erbaute

russisch-orthodoxe Kirche, die zur Sowjetzeit als Lager diente und heute im neuen Glanz erstrahlt. Einheimische hocken am Straßenrand, diskutieren das wenige, das hier passiert und leben uns vor, dass es auch ohne Hektik geht.

Begeistert sind wir auch von dem großen Basar, der mit seinem unglaublichen Angebot jeden afrikanischen Souk in den Schatten stellt.

Unseren letzten Tag am See nutzen einige von uns zum Tauchen nach versunkenen Leninbüsten. Die über dem Wasser Gebliebenen genießen derweil Räucherfisch, der am Ufer in Straßenrestaurants feilgeboten wird. Hier wird halb sitzend, halb liegend gegessen und durchaus sieht man ei-



## INFOS

nen Einheimischen auch sanft wegdo-  
sen.

Für den letzten Tag haben wir uns ein besonderes Highlight aufgespart: 25 Kilometer Wildwasserrafting. Für mich ist es das erste Mal. Seit Jahren reizt es mich und heute weiß ich warum. Es macht einfach unglaublich Spaß! Von außen betrachtet sieht alles viel gefährlicher aus, als es ist. Beim nächsten Mal möchte ich auf jeden Fall auf noch höheren Wellen reiten!

Bestgelaunt und doch ein bisschen wehmütig kauern wir am letzten Abend zusammen und sind uns einig, eine wirklich außergewöhnlich schöne Zeit miteinander verbracht zu haben im Tian Shan - dem Himmelsland.

ENDE

Rundreise durch Kirgisien mit Geländewagen, Fahrstrecke 2.500km in 14 Tagen. Wir sind 10 Personen mit vier Mitsubishi Pajeros.

Kirgisistan nimmt mit seiner maximalen Ausdehnung von 400 x 900 km die Hälfte des Tian-Shan Gebirgszuges ein.

90 Bergketten mit bis über 7000m hohen Gipfeln zerklüften das Land mit dazwischen liegenden bis zu 100km langen Hochsteppen und Trogtälern. Die durchschnittliche Höhe des Landes liegt auf 2750m! Man bewegt sich auf Reisen fast durchgehend zwischen 1800 und 3500m über NN. Geeignete Landkarten in 3-4 Blättern bekommt man nur in Bishkek, die von mir vorher erworbenen Karten verschiedener Maßstäbe für den PDA taugen leider nichts. Es existieren keinerlei Schilder zur Orientierung.

Die Kirgisen sind ein Volk von Reitern und Viehzüchtern, teilweise nomadisierend. Die 15% Russen bildeten zur Sowjetzeit die intellektuelle Elite. Um ein weiteres Abwandern der Russen zu vermeiden, wird Russisch nun weiter als Amtssprache geführt.

70% sind Moslems (sehr tolerante Form des Glaubens) und 28% Russisch-Orthodox.

Die wirtschaftliche Lage ist sehr angespannt. Circa 50% leben unter der Armutsgrenze. Wegen der schwierigen geografischen Lage und fehlender Infrastruktur muss das Land teilweise Rohstoffe einführen, über die es selbst ausreichend verfügt. Viele der wenigen Betriebe stehen wegen Materialmangel still.

Das überwiegend kontinentale Klima ist in Verbindung mit großen Seen und hohen Bergen auch gern einmal wechselhaft. Die sommerliche Wärme relativiert sich stark durch die große Höhe und ist sehr gut verträglich.

Anreise: Visa werden auf der Berliner Botschaft zügig, aber nicht immer fehlerfrei erteilt. Der Landweg, 8-10 Tage ist ein Abenteuer für sich. Einfacher ist der Flug über Moskau oder Istanbul. Rechtzeitiges Buchen sichert günstige Preise um 650 € pro Person.

Sicherheit: Wir fühlen uns auf der Reise sehr sicher. Vor und hinter jeder Stadt gibt es Militärkontrollen zur Unterbindung des Rauschgifthandels.

Tourismus: Existiert spürbar nur in Bishkek und an der Nordseite des Issuk-Kul-Sees, wo sich auch die wenigen "kulturellen" Highlights des Landes befinden. Ansonsten kann man wählen zwischen Rundreisen in Minibussen oder Aleksej, der als Einziger individuell zusammengestellte Reisen mit Mietgeländewagen anbietet.

Hotels gibt es nur in Bishkek und am Issuk-Kul-See. Verbreiteter und viel interessanter sind einfache Gästehäuser und Jurten, vermietet von den jeweiligen Besitzern. Es handelt es sich dabei um private Wohnungen und Bauernhöfe, in denen einfache, aber saubere Zimmer vermietet werden. Diese müssen zeitig über Agenturen gebucht werden, da in den vielen abgelegenen Gebieten die Jurten nur alle paar Wochen angefahren werden. So wird den Eignern der Termin der Reisenden mitgeteilt. Nicht selten schlafen die Besitzer dann selbst im Hof. Die sanitären Einrichtungen sind häufig gewöhnungsbedürftig. Sehr gute Verpflegung ist jedoch meist inklusive.

Der Autor Robby Fuchs vermittelt die beschriebene Reise: [www.adventure-offroad.de](http://www.adventure-offroad.de)

Literatur: "Kirgistan entdecken" von Thomas Scholl, Trescher Verlag, 254 Seiten, Preis 16.95€, ISBN 3897941392