

Grenzbereich – eine Reise durch die Wüste Gobi

Man sollte einigermaßen präpariert sein, wenn man in eine der extremsten Wüsten der Welt aufbricht. In der stillen Weite der Gobi erlangen Begriffe wie Raum und Zeit eine vollständig neue Dimension. Entrückter und einsamer kann Natur nicht sein. Pisten, die diesen Namen verdienen, gibt es kaum und man braucht schon eine gehörige Portion Glück damit die Reiseplanung nicht völlig aus den Fugen gerät.

Text: Klaus Sparwasser – Fotos: Andrea Heumann & Klaus Sparwasser

Probleme tauchen für gewöhnlich dann auf, wenn man sie am wenigsten erwartet. Manchmal nähern sie sich in Form einer imposanten Staubwolke. Als sich aus den brodelnden Massen in den Rückspiegeln unseres 11-Tonnen-Lasters allmählich die Konturen eines russischen Geländewagens schälen, wissen wir was die Stunde geschlagen hat. Beinahe spielerisch tänzelt der blau-weiße UAZ auf der nächsten Sandbank an unserem ächzenden Dicken vorbei, holpert noch ein paar hundert Meter weiter und kommt inmitten eines Geröllfeldes zum Stehen. Hinter den Scheiben, schemenhaft erkennbar, leuchten uns olivfarbene Uniformen und glitzernde Sterne entgegen. Na prima. Die Militärpatrouille hat uns gerade gefehlt.

Dabei wähten wir die Bürokratie schon lange hinter uns, Hunderte Meilen übelster Tracks entfernt, dort wo es Straßen und richtige Häuser gibt, irgendwo in den Siedlungen weit jenseits des Altai Massivs, dessen abenteuerliche Pässe schon lange Erinnerung sind.

Erinnerung wie die Wildpferde des Tachin Tals und die schroffen Bergrücken des Tachin Shar Nuuru. Seitdem wir den weiten Talkessel verlassen haben, umgibt uns wenig mehr als Steine, Sand und verbrannter Boden. Die knorrigen Saxaulbüsche, zwischen denen Steppenfüchse wie rötliche kleine Pelzkugeln umhertollen und die dürre Grasschicht, welche die Steppe bisweilen mit einem goldgelben Hauch überzieht und Kulanen und Antilopen spärliche Nahrung bietet, sind längst verschwunden.

In einem engen Taleinschnitt türmen sich urplötzlich schroffe Klippen auf, zwischen denen die Piste verschwindet. Sintflutartige Niederschläge haben die Schlucht offenbar vor nicht allzu langer Zeit mit einer reißenden Schlammlawine gefüllt. Zwischen Schwemmsandinseln und zusammengeschobenen Gemengen aus Felsquadern und entwurzelten Büschen mühen wir uns in engen Windungen, dem Verlauf des Flussbetts folgend, einen Weg aus der Schlucht zu finden. Bis der blaue UAZ in den Außenspiegeln auftaucht.

Die Felslandschaft ist tödlich für jedes Fahrwerk aber optisch grandios. Tonnen von übereinander gelagertem Sandstein, Schicht auf Schicht, von Wind und Regen zu bizarren Kuppeln geformt und von titanischen Kräfte im Erdinnern vor Urzeiten aus dem verwitterten Boden gepresst. Karl Mays „Durchs wilde Kurdistan“ kommt einem automatisch in den Sinn. Der Schauplatz ist allerdings um mehrere tausend Kilometer nach Osten versetzt. Jeden Moment ist das Auge bereit, auf den verwitterten Hängen und morschen Steinterrassen Steinböcke, Argali-Schafe oder den seltenen Gobi-Bär zu entdecken.

Einstweilen nähert sich uns aber nur ein junger Offizier in grüner Kaki-Uniform, der sich mit strenger Miene die Mütze tiefer ins Gesicht zieht. Bestimmt bittet er um unsere Pässe. Kaum dreißig Kilometer trennen uns vom Reich der Mitte. Irgendwo jenseits des gezackten Kamms der uns umgebenden Felswände beginnt China. Grenzen werden wohl selbst dort kontrolliert, wo es eigentlich nichts zu verteidigen gibt.

Klar, dass Touristen hier normalerweise nichts zu suchen haben. Es sei denn sie wollen ins Biosphären-Reservat der Gobi und weiter zu den Saurierfundstellen von Dalanzadgad – und meiden auf dem Weg dorthin alles was irgendwie nach Straße riecht.

Zum zweiten Mal auf dieser Reise erweist sich unsere hübsch teure 80\$-Empfehlung für das Tachin-Tal als etwas wert und nach zwei Runden kalten Bieres, ein paar Packungen Zigaretten und einer kostenlosen Wohnraumbesichtigung im Aufbau von Vaits 1113-er Mercedes, kritzelt uns einer der beiden Grenzsoldaten eine Genehmigung auf einen Zettel, die wir eigentlich schon in Ulan Bator hätten beantragen müssen - zur ungehinderten Weiterreise im mongolischen Grenzgebiet.

Freundlicherweise weist Zoloo, die uns als Dolmetscherin begleitet, unsere Gäste auf Vaits perfekt ausgestattete Werkstatt hin. Wie selbstverständlich findet sich am Jeep der Soldaten ein gebrochenes Stoßdämpferauge, das unbedingt geschweißt werden muss. Da uns langsam die Zeit davonzulaufen

droht, scheint uns soviel Fürsorge etwas übertrieben. Doch wer weiß, ob wir nicht selbst einmal Hilfe benötigen werden, wo es normalerweise keine gibt. Man soll das Schicksal nicht herausfordern.

Nach weiteren zehn Kilometern wüsten Geholperes in dem engen Taleinschnitt ist der Spuk urplötzlich zu Ende. Die geschichteten Felsendome weichen zurück und vor uns öffnet sich ein gigantisches Tal. Flankiert von schwarzen zerrissenen Felsenketten mit weichen, sandigen Abhängen, die wie Schneefelder wirken, so hell strahlt der feinkörnige Sand die Sonne zurück. Die graue Ebene davor, aus feinem Kies und dicht bewachsen mit Saxaulbüschen, steht dazu in einem seltsamen Kontrast. Die Büsche rundum wirken wie Buchsbaumpolster in einem großen Park. In Richtung Osten sind die Zackenmuster der Berge niedriger und laufen nach Süden in einer langgestreckten flachen Linie aus. Bis dorthin bildet das Tal eine riesenhafte flache Mulde, die wie der Boden einer gewaltigen Suppenschüssel sanft zu den Rändern hin ansteigt.

Soviel Raum erschlägt einen, völlig ungewohnt für unsere zivilisationsgeprägten Sinne. Unwillkürlich schreckt man vor der endlosen Leere zurück. Man fühlt sich nackt und bloß, ausgesetzt, irgendwie zu seiner wirklichen Größe reduziert. Nicht viel anders kann es unseren frühen Vorfahren ergangen sein, als sie zum ersten Schritt in ein unbekanntes Land ansetzten.

Jenseits der Ebene tauchen Telegraphenmasten aus dem Nichts und ziehen in langer Reihe auf eine kaum wahrnehmbare Ortschaft am Horizont zu - Altai, das Zentrum des Sum-Bezirks Altai, eine winzige Provinz am Rande des Nichts, wahrscheinlich eine der abgelegensten überhaupt.

Berge von zerschlagenen Bier- und Wodkaflaschen zeugen von der Gegenwart des Militärpostens, noch ehe wir die Kasernen sehen. Dann erleben wir für kurze Zeit die triste Seite der Mongolei. Die Menschen sind hier deutlich abweisender als anderswo. Selbst Frauen und Kinder, sonst die ersten, wenn es darum geht, einen Blick in das Innere unseres rollenden Heims zu ergattern, bleiben hinter den Bretterpalisaden in der Nähe ihrer Jurten und mustern uns abschätzig. Die Kasernen daneben, mit zerschlagenen Fensterscheiben und grünen und roten Blechdächern, von denen der Lack in großen Placken abplatzt, sehen auch nicht gerade einladend aus.

Unsere Frage nach Wasser wird unwirsch mit einem Achselzucken beantwortet. Zwei ranghöhere Soldaten erscheinen auf der Bildfläche und wollen unsere Erlaubnis sehen. Sie nehmen Haltung an. Anscheinend haben wir am Nachmittag genau den Richtigen getroffen. Als Kommandant des gesamten Grenzbezirks hat sein Empfehlungsschreiben offenbar einiges Gewicht. Vait's hilfsbereites Einspringen mit dem Schweißgerät war wohl keine ganz schlechte Investition.

Hinter dem Ort weist die Rüttelpiste stur nach Osten. Die vage Hoffnung auf ein vorzeitiges Ende der unsanften Schaukelei ist allenfalls durch einen baldigen Lagerschaden begründet. Auf jeden Fall erscheint sie völlig verfrüht. Wir fahren auf einer der Haupttransportrouten für Vorräte und Treibstoff, die die südlich gelegenen Militärposten entlang der chinesischen Grenze mit Nachschub versorgt. Mit ihren gewaltigen Zwillingstreifen haben die schweren Tanklaster, die zwischen den Depots verkehren, tiefe Holperrinnen in die Fahrspur gehämmert.

Der nächste Grenzposten wirkt aufgeräumt und gepflegt. Wenigstens sind die Soldaten nüchtern und ordentlich gekleidet. Sie behaupten, dass sie auf der Südroute von Stützpunkt zu Stützpunkt bis nach Dalanzadgad mit ihren Russen-Jeeps nur ganze zwei Tage brauchen. Mit unserem Laster sei die Piste kein Problem. Allenfalls im Anfangsteil gäbe es einige Sandfelder.

Die Nachricht klingt ermutigend. Aus dem nahen Brunnen tanken wir Wasser nach. Inzwischen haben die Soldaten unsere Pässe studiert und meinen, der Doktor solle doch mal nach dem Chef der Garnison schauen. Wir machen ihnen klar, dass ich kein Mediziner bin, aber es hilft nichts. Mit unseren laienhaften Medizinkenntnissen begutachten wir mehr oder minder fachmännisch den gebrochenen Fuß des Kommandanten, der von der Mittelachse schief nach außen weist. Seine Maschine hat ihn bei einem Motorradritt durch die Steppe abgeworfen.

Viel gibt es nicht zu tun für uns. Das Bruch knapp über dem Sprunggelenk scheint verheilt, doch der Fuß ist noch immer dick geschwollen. Wahrscheinlich hat er sich ein paar Bänder gerissen und einer der Gelenkknochen will nicht recht zusammenwachsen. Erwartungsvolle Minen um uns herum. Ohne Röntgenuntersuchung lässt sich wenig sagen. Nur soviel steht fest: falls der Boss der Truppe jemals wieder seine Füße gleichmäßig nebeneinander setzen will, wird er sich die Knochen noch einmal brechen lassen müssen.

Für mongolische Verhältnisse eindeutig zuviel Aufwand. Wir lassen ihm eine elastische Binde da und raten ihm sein Bein nach Möglichkeit nicht allzu stark zu belasten. Nicht mal so simple Hilfsmittel wie Verbandsmaterial scheint die Sanitätsstube der Kaserne herzugeben. Man kann sich vorstellen, wie es um die ärztliche Versorgung in einem wirklichen Notfall bestellt ist. Da der Kommandant am

übernächsten Tag ohnehin nach Altai muss, empfehlen wir ihm dort noch einmal eine gründliche Untersuchung. Zumindest alkoholische Betäubungsmittel gibt es dort in Massen.

Als Dank erklärt er uns lakonisch, dass die Erlaubnis des Regionskommandeurs nur bis zum nächsten Grenzposten gilt. Von dort würde man uns zurückschicken. Wir sollen uns die Südroute durch die Gobi aus dem Kopf schlagen. Von wegen. Im Norden würden wir nach einer Tagesreise wieder auf die offizielle Piste stoßen. Wir nicken artig und verabschieden uns. Direkt hinter dem Posten gabelt sich die Piste. Ein kurzer Blick in den Rückspiegel, dann entscheiden wir uns für den Ast, der nach Süden weist. Das mit unserer fehlenden Genehmigung wird sich schon irgendwie regeln lassen.

Rund zwei Stunden dauert die Fahrt, dann erreichen wir die nächste Grenzstation. Schon von Weitem sehen wir einen der Wachmänner mit hastigen Schritten vom Aussichtsturm den Gebäuden mit den roten Blechdächern zu eilen. Kurz darauf kommt uns ein Soldat entgegen und schwenkt hektisch ein rotes Fähnchen. Also Anhalten. Zunächst wirkt er etwas schroff. Er verlangt die Pässe. Bezüglich der Genehmigung stellen wir uns dumm.

Zoloo ist aufgebracht. Wir sollen die Erlaubnis unbedingt vorzeigen. Schließlich sei sie ja bis hierher gültig und es mache einfach keinen Sinn so zu tun, als ob sie nicht existiere. Wir sind da völlig anderer Meinung. Ehrlich währt schließlich nicht immer am längsten. Zoloo hat unter der Herrschaft der Kommunisten eine streng sozialistische Erziehung genossen und ist bezüglich Obrigkeitsdenken entsprechend vorbelastet.

Schließlich geben wir nach. Sie begleitet den Soldaten, die ominöse Erlaubnis unter den Arm geklemmt, zurück zum Haus. Eine Viertelstunde später ist sie wieder da und grinst übers ganze Gesicht: „Es ist alles in Ordnung“, lacht sie. Eine gewisse Genugtuung kann sie nicht verhehlen. Sie kennt ihre Landsleute einfach besser.

Der Kommandant des Stützpunkts will uns ein Stück weit begleiten, sagt Zoloo. Auf dem Weg nach Dalanzadgad gibt es offenbar ein paar fahrtechnische und orientierungsmäßige Schwierigkeiten zu überwinden. Kurz darauf thront er zwischen uns im Fond des Lastwagens und dirigiert die Richtung, während sein Adjutant hinter uns auf dem Motorrad in der Staubwolke des Lasters nach Luft japst.

Die Formalitäten haben uns gut anderthalb Stunden gekostet, doch schon nach wenigen Kilometern stehen wir erneut. Die Hauptdieselleitung hat sich durchgescheuert. Glücklicherweise ist Vait ein findiger Mechaniker und seine Werkstatt eine unerschöpfliche Fundgrube. In einer knappen dreiviertel Stunde ist die Kiste wieder flott.

Tatsächlich halten wir wenig später schnurstracks auf China zu. Laut GPS sind wir schon so gut wie drüben. Ein komisches Gefühl beschleicht uns, so dicht an einer imaginären Grenze, hinter der sich der mächtigste totalitäre Staat der Welt verbirgt. Ein bisschen kommen wir uns vor wie ungezogene Kinder.

Nachdem wir ein wenig in tiefen Spülrinnen herumgekurvt sind, erreichen wir eine grau schimmernde Regebene, auf der nun wirklich rein gar nichts mehr wächst. Dann knickt die Spur unvermittelt nach Süd-Südost und folgt der Grenzlinie, die keine dreihundert Meter entfernt liegt, erkennbar an den spärlichen Pfosten, die in weitem Abstand die umliegenden Felsen spicken. Bei einer kurzen Rast stellen sich der Kommandant und sein Begleiter für ein Erinnerungsfoto in Positur. Danach gehen wir alle mal kurz zum Pinkeln hinüber nach China.

Wenn es ein Ende der Welt gibt, muss es hier irgendwo zu finden sein. Eine größere Einöde lässt sich kaum ausmalen. Wie ein erstarrter Ozean aus grauem Schotter umgibt uns die hitzeflirrende Landschaft, durchsetzt und schwach marmoriert von einzelnen hellen Sandhügeln, die daliegen als hätte sie ein überdimensionierter Lastzug eben abgekippt. Keine vom Wind geformten Skulpturen, sondern lieblos hingeworfene Haufen aus mehr oder minder feinem Geröll. Vielleicht hat die Erde so einmal im Urzustand ausgesehen. Ein einziges großes Schlachtfeld der Erosion, auf dem man das unendliche Nagen der Zeit förmlich spüren kann. Stünde ein Schild am Pistenrand mit der Aufschrift „Willkommen auf dem Mars“, wir würden es glauben.

Hier eine Panne zu haben, die nicht selbst repariert werden kann, hieße sich in Geduld üben. Hin und wieder verkehren entlang der Grenze zwar Patrouillenfahrzeuge, doch wir würden nicht darauf wetten, dass in absehbarer Frist ein Jeep aus den Hitzeschlieren auftaucht. Unter der gnadenlosen Sonne und dem heißen Wüstenwind, der regelmäßig am Nachmittag in starken Böen beginnt und aus Südwesten von China herüberweht, könnte das Warten unter Umständen zur Ewigkeit werden.

Wir hoffen, dass uns ähnliches erspart bleibt. Die Gobi ist eine der extremsten Wüsten der Welt. Im Sommer steigt das Thermometer über den Steinfeldern leicht auf 50 bis 70° C und die Luftschichten beginnen zu tanzen. Dafür ist der Temperatursturz im Winter umso heftiger. 30 bis 40 Minusgrade

sind keine Seltenheit. Angesichts des extremen Klimas also kein Wunder, dass wir uns auf einem Plateau polierter Gesteinsbrocken bewegen.

Die skurrile Wüstenlandschaft nimmt kein Ende. Immer weiter dringen wir in einen Lebensraum vor, der kaum noch als solcher zu bezeichnen ist. Gezackte Bergketten in allen Schattierungen von grau, beige und einem Schimmer wie Grünspan säumen in der Ferne unseren Weg. In den harten Kontrasten vor dem ratternden Fensterrahmen verschwimmen Felsen, Sand und feinkörniger Kies mit der gleißenden Sonne zu einem surrealen Sinnbild für Lebensfeindlichkeit.

Selbst den an das extreme Wüstenklima angepassten Saxaulbäumen ist es hier zu trocken geworden. Überall liegen tote Stämme verstreut, die starren Äste und Wurzeln grotesk verdreht in den Himmel gereckt. Einst muss hier ein kleiner Wald gestanden haben, bis der Regen weniger und weniger wurde und die Niederschläge über Jahre schließlich ganz ausblieben.

Parallel zur chinesischen Grenze verläuft die Piste nach Südosten. Da die Strecke südlich daran vorbei zieht, werden wir den nächsten Stützpunkt der Militärs ininigem Abstand umfahren. Die Soldaten sind per Funk informiert, dass wir uns in der Gegend herumtreiben. Wir kommen gut voran, wenn man fünfundzwanzig Kilometer pro Stunde im Schnitt als gut bezeichnet. Für mongolische Verhältnisse ist es jedenfalls ganz ordentlich.

Der Untergrund wechselt von sandigen Passagen zu hartem Reg-Belag. Unser Begleiter hat uns nach dem letzten Richtungswechsel der Piste verlassen. Von jetzt ab sind wir auf uns gestellt. Die Fahrspur zieht als graues Band deutlich sichtbar über die Hügelreihen. Regfelder samt Hügelkuppen wirken wie frisch gebürstet, keine scharf begrenzte Linie stört mehr die sanft geschwungene Harmonie der endlosen Wellenzüge, die metallisch in der Sonne glänzen. Seit Jahrhunderten, wenn nicht gar Jahrtausenden hat keines Menschen Fuß diese Steine berührt. Die vom Wind geschliffenen Brocken mit ihren polierten Kanten blinken wie gebrannter Lack, Wüstenlack.

Mühsam klettert unser Laster aus der Senke zwischen zwei Hügeln erneut auf 1.000 Höhenmeter. Kein Lüftchen regt sich. Der permanent wehende Rückenwind vermittelt uns das Gefühl in einem fahrenden Backofen zu sitzen. Auch der Motor bekommt kaum noch ausreichende Kühlung. Auf der Passhöhe gönnen wir ihm eine Pause und drehen die Nase bei geöffneter Motorhaube in den Wind.

Jenseits des Sattels folgen weitere Täler und Hügelketten, ein wildes Muster schwarzgrauer Buckel und Mulden, Reihe auf Reihe, zu Fels gewordene Brandung eines steinernen Ozeans, der bis zu den mächtigen blauen Gebirgsrücken reicht, die sich schemenhaft aus dem flimmernden Glast erheben. Die glatten Hänge aus Erosionsschutt an der Basis des Massivs stehen in krassem Gegensatz zu dem tief zerfurchten Antlitz der Gipfelregion. Unsere Route zielt quer über das Buckelfeld direkt auf den rechten Rand des Gebirges. Für die nächsten Stunden kurven wir in Schlangenlinien um Kieshaufen herum, röhren über schmale Grate und wühlen uns durch weichen Sand. Dann liegen noch drei der Hügelreihen vor uns und wir erreichen ein Tal mit niedrigen Saxaulbäumen vor schwarzen Sandbergen und schlagen unser Lager auf.

In der Nacht kühlt es kaum wirklich ab und schon vor Sonnenaufgang steht das Thermometer auf 24° C. Als gewaltiger Glutball taucht die Sonne hinter den Bergen im Osten auf und die Skulpturen der knorrigen Saxaulskelette in der Ebene werfen bizarre Schatten auf den Kiesgrund. Ansonsten herrscht vollkommene Stille.

Außer uns gibt es auch wenig andere Lebewesen, die die Ruhe stören könnten. Ein paar Insekten schwirren durch die Luft und auf dem Sand sieht man vereinzelt die Trittsiegel von Vögeln. Es sind kleine nachtigallähnliche Geschöpfe, die abends in den Zweigen der belaubten Saxaulhecken keckern. Sonst existieren kaum Anzeichen von höherem Leben, das diesen ungastlichen Flecken nicht schnell wieder aus eigener Kraft verlassen könnte, wenn es die Not erfordert. Schlupflöcher von Springmäusen und Lemmingsen haben wir seit dem Tachin-Tal nicht mehr gesehen, einzig die vom Wind halb verwehten Fußstapfen kleiner Gazellen erzählen davon, dass dieser Ort zeitweise von Tieren besucht wird.

Wir frühstücken in der Morgensonne und sind um halb neun zurück auf dem Track. Hätte man etwas mehr Muse, man könnte es eine Weile aushalten in diesem Tal. Für ein bis zwei Tage Einkehr halten in die Stille. Wie ein Eremit, der sich zur Meditation ins Gebirge zurückzieht. Man könnte wohl dem Pulsschlag der Ewigkeit lauschen oder dem des eigenen Blutes in den Ohren und den inneren Stimmen, die einem von einem Dasein abseits unserer Kunstwelt flüstern. Ein wenig Ruhe und Kräfte sammeln, bevor man zum nächsten Abenteuer aufbricht. Doch dafür bleibt keine Zeit.

Die Realität holt uns schneller ein als uns lieb ist. Die Räderspurr vor uns verschwindet in einem gewaltigen Spülbett aus Sand und Kies und wir finden sie auf der anderen Seite nicht wieder. Alles Suchen mit dem Fernglas und zu Fuß verläuft ergebnislos. Schließlich kehren wir um.

Ein paar Kilometer vorher zweigt eine Piste ab, die schnurstracks auf die Berge zuhört. Nicht ganz unsere Richtung aber die einzige Alternative, wenn wir längere Querfeldeinfahrten vermeiden wollen. Mehrmals drohen wir auch diese Spur zu verlieren, doch dann kommen wir an einer kleinen Oase vorbei und stoßen unvermittelt auf den Grenzposten, den wir der Karte nach eigentlich viel weiter östlich vermutet hätten.

Die zwei Rekruten, die uns zuerst wahrnehmen, sind genauso verblüfft wie wir. Ihre Überraschung ist nur von kurzer Dauer. Im Sturmschritt, eine Hand an der Hosennaht, mit der anderen den Karabiner fest umschlossen, staksen sie wild gestikulierend unserem Fahrzeug entgegen und geben uns unmissverständlich zu verstehen, auf der Stelle zu stoppen. In Hab-Acht-Stellung postieren sich rechts und links des Tracks. Zwischen ihnen erkennen wir in einigem Abstand die Schießscharten eines Lehm bunkers. Da müssen wir ja auf einen ganz besonderen Posten gestoßen sein.

Ein dritter Rekrut taucht auf, macht eilig kehrt, um kurz darauf im Schlepptau seines Kommandanten wieder zu erscheinen. Natürlich werden als erstes die Pässe kontrolliert. Die Situation entspannt sich schnell. Zoloo folgt dem Boss in die Unterkunft und kehrt mit dem üblichen „Es ist alles in Ordnung“ zurück. Unsere Genehmigungsliste ist um einen weiteren Eintrag gewachsen.

Der Stützpunkt liegt in einer Mulde hinter Sandhügeln verdeckt und besteht eigentlich nur aus einer Feuerstelle, über der ein eiserner Kessel baumelt und dem Lehm bunker dahinter. Die Fenster des Unterstandes sind mit wehenden grünen Tüchern verhängt. Dahinter scheint es tief unter die Erde zu gehen. Anstelle des erwarteten Raketensilos oder sonstiger Staatsgeheimnisse parkt ein einsamer rostiger Jeep schräg am Hang neben dem aufgeschichtetem Feuerholz. Wer hier für längere Zeit stationiert ist, sollte eine gewisse gefestigte Mentalität und psychische Widerstandskraft sein eigen nennen.

Auf unsere Frage nach der Piste erhalten wir reichlich nebulöse Antworten. Am liebsten wollen uns die Soldaten an die Stelle zurückbringen, wo wir den Weg verloren haben. Doch aus unserer Sicht macht das wenig Sinn und würde uns weitere Stunden kosten. Wir wollen nach Osten und zwar auf dem schnellsten Weg. Auf unserer Karte zeigt sich unmittelbar nördlich des Stützpunkts eine schwache, rot gestrichelte Linie, ein „temporär befahrener Track“. Sie umrundet den Berg vor uns und verläuft anschließend direkt in östlicher Richtung.

Über unseren jetzigen Standort können wir uns leider nicht recht einig werden. Die Finger der Soldaten wandern auf der Karte immer wieder viel zu weit nach Osten. Unser GPS sagt etwas anderes. Solange wir letztendlich auf dem richtigen Weg landen, kann uns das egal sein. Sie warnen uns. Die Piste sei schwer zu finden. Dann sollen sie halt vorausfahren. Wir spendieren knapp zehn Liter Sprit, dann geht es los.

Für die nächsten zwei Kilometer brauchen wir mehr als eine halbe Stunde. Kreuz und quer geht es über die Geröllhalden eines kilometerbreiten Wadis. Der Laster ächzt erbärmlich. Mehr als einmal katapultieren uns unscheinbare Bodenwellen aus den Sitzen. Dann folgen wir dem Fuß des Berges zu unserer Rechten und schließlich zeigt sich vor uns so etwas wie eine dünne Schneise.

Unsere Führer wollen umkehren. Zehn Liter Kraftstoff für die paar Meter sind kein schlechter Deal. Sei's drum. Mit einem Zweig malen sie die weitere Route in den Sand. Wir sollen auf die flache Erhebung vor uns zuhalten, deren Flanke links liegen lassen und dann die großen Berge am Horizont ins Visier nehmen. Rechts daran vorbei kämen wir in ein anderes Tal, wo sich die Piste gabelt und nach Südosten auf den nächsten Posten an der chinesischen Grenze zuhört. Nicht immer sei die Spur gut zu erkennen, doch von hier ab sollte es gehen.

Wenn wir geahnt hätten was uns bevorstand, wären wir wohl gleich zurück gefahren. Wir verabschieden uns, sagen „*Bajarlalaa*“ und „*Bajartaj*“, was soviel wie „Danke“ und „Auf Wiedersehen“ bedeutet und jedem Normaleuropäer Zunge und Gaumen bricht und folgen den Räderspuren zwischen die hohen Büsche. Wahrscheinlich markieren die Abdrücke eine alte Route der Russen, die das Land schon vor zehn Jahren verlassen haben. Kaum anzunehmen, dass seit dieser Zeit mehr als eine handvoll Autos über diesen Weg gekommen sind.

Schon nach einem Kilometer ist die Piste weg. Vor uns türmen sich neue Geröllmassen. Zu Fuß beginnen wir mit der Suche. Dreihundert Meter weiter finden wir die kläglichen Überreste eines ehemaligen Pistenrands. Angestrengt nach winzigsten Anzeichen einer Fahrrinne Ausschau haltend,

poltern wir über halbmeterhohe Absätze und abgrundtiefe Auswaschungen. Meter für Meter, so schnell es eben geht. Längst ist unsere Geschwindigkeit auf unter fünf Stundenkilometer gesunken.

Zudem ist das Wadi mit dichtem mannshohen Buschwerk bewachsen, das jede vernünftige Streckeneinschätzung völlig unmöglich macht. Aus der Distanz ist nichts zu erkennen, das auch nur annähernd an einen Weg erinnert. Allenfalls hier und da einmal ein Reifenabdruck im Lehm, der das letzte Unwetter überlebt hat. Es ist zum Verzweifeln.

Quer zu den Spülrinnen arbeiten wir uns auf den fernen Horizont zu. Er scheint keinen Deut näher zu rücken. Es kommt uns vor als würden wir Tage brauchen, um auch nur dieses Teilstück zu überwinden. Wir überlegen kurzzeitig einfach nach Süden abzuzweigen und dem Wasserlauf bis zur Grenze zu folgen. Aber das ist ja auch keine Lösung, die uns unserem Ziel näher bringt. Es hilft alles nichts, wir müssen da durch, koste es was es wolle.

Der Gedanke, den Heimflug tatsächlich zu verpassen ist nicht mehr nur bloße Fiktion. Die Sauriefelder haben wir im Geiste bereits abgeschrieben. Als inmitten der Ödnis aus Büschen, Saxaulbäumen und schwarzen Reg-Feldern auch noch der Motor stottert und ein Zylinder nach dem anderen seinen Geist aufgibt, wird uns doch ein bisschen unbehaglich. Offenbar ist aber nur die Spritleitung verstopft. Größere Probleme könnten wir jetzt auch nicht gebrauchen. Vait schaltet auf den anderen Tank um und entlüftet die Einspritzpumpe. Der Motor erwacht mit tiefen Grollen zu neuem Leben. Wäre ja auch noch schöner gewesen. Noch nie hat uns ein Diesel mitten in der Pampa wirklich im Stich gelassen.

Beinahe vier Stunden benötigen wir um das Tal zu durchqueren. Es endet mit einem kurzen Anstieg, dann blicken wir hinab in die nächste Ebene, die dicht von hohem Gras bestanden ist, gefolgt von neuen Hügeln und Kuppen bis zum Horizont. Prost Mahlzeit. Irgendwo dreißig bis vierzig Kilometer weiter liegt unser nächstes Etappenziel.

Abwärts funktioniert es dann doch ein wenig schneller. Für kurze Zeit fahren wir parallel zu den Auswaschungen, dann holpert es wieder wie gewohnt und der Auspuff spuckt schwarzen Qualm als es die gegenüberliegende Steigung hinaufgeht. Mit dem Kompass peilen wir den Pass auf der Anhöhe an, finden auf der anderen Seite tatsächlich die Stelle, wo eine Piste nach Südosten abzweigt und konzentrieren uns, sie nicht aus den Augen zu verlieren. Die nächsten zwanzig Kilometer führen leicht bergab in eine Senke. Vereinzelt schrecken Gazellen aus dem Gras und ein paar Karnickel fegen im Spurt die Rinnen des Wadis entlang. Das ewige Rumpeln und Schütteln lullt uns ein und die schräg stehende Sonne brennt durch das offene Seitenfenster. Fast ist es gleich wo wir uns befinden. Das Fahren ist zum Selbstzweck geworden.

Mühsam erklimmen wir die nächste Bergflanke. Für unseren Lastwagen und seine leicht genervten Insassen wird er zur Tortur. Irgendwann in einer der nächsten Flussbetten kommt uns die Fahrspur endgültig abhanden, doch langsam macht uns auch das nichts mehr aus. Viel langsamer kann es sowieso kaum noch gehen.

Die Annahme ist ein Irrtum. Die fast senkrechten Böschungen der Spülrinnen werden immer höher, bis sie zu steil sind, um noch mit Schwung genommen zu werden. Auch Büsche wachsen hier wieder, die uns am Vorwärtkommen hindern. Die Federn knallen und krachen und wir wünschen uns nur noch eines: dass diese Materialquälerei bald aufhört.

Jeden Moment erwarten wir, dass irgendetwas zu Bruch geht. Irgendwann reicht es. In schnurgerader Linie halten wir auf die Zackenlinie vor uns zu und suchen nach einer Abkürzung über die Berge. Enger und enger werden die Täler. Egal welche Abzweigung wir auch probieren, immer endet sie in einer Sackgasse. Es bleibt uns nichts übrig als umzukehren und das Gebirge weiträumig zu umrunden. Genau das hatten wir eigentlich vermeiden wollen.

Um den Laster nicht in seine Einzelteile zu zerlegen, folgen wir den Auswaschungen ins Tal und stoßen dort, Wunder über Wunder, auf die Piste, die wir lange vorher verloren hatten. Wir sind fest entschlossen, sie nicht noch einmal aus den Augen zu lassen.

Noch immer liegen fast zwanzig Kilometer vor uns. Die Spur windet sich zwischen dem Buschwerk den schwach geneigten Hang entlang. Seitlich vor uns erhebt sich plötzlich ein zweiter Gebirgszug, doch dazwischen deutet sich gottlob ein flacher Sattel an, über den der Track hinwegzieht. Hinter dem Pass wird die Fahrspur breiter. Wir rollen talwärts, mitten hinein in die nächste Mondlandschaft. Schwarze Kieshalden füllen das Gesichtsfeld und münden weit in der Ferne vor einem mächtigen Gebirgssaum, über dem pastellfarbene Wolken schweben. Mittlerweile ist es halb acht Uhr abends. Vom nächsten Militärposten ist weit und breit nichts zu sehen. Nach elf Stunden Schinderei haben wir

die Schnauze alle ein bisschen voll. Noch ein paar solcher Tage und wir werden einigermaßen kaputt in Ulan Bator eintreffen. Wenn überhaupt.

Auch jetzt gibt es noch keine Ruhe. Während wir das Essen vorbereiten, eröffnet Vait die Werkstatt. Vom Hauptbremszylinder tropft Öl. Es scheint so, als ob die Zuleitung direkt hinter der Schelle durch ist. Das bedeutet, dass zumindest die Vorderbremse für eine Weile ausfällt. Falls es Vait nicht gelingt das Teil zu löten, werden wir auf die Motorbremse zurückgreifen müssen. Dann wird es wohl noch etwas stärker holpern. Ein passendes Ersatzteil haben wir nicht dabei.

Der Blick über die in der Dämmerung versinkenden Hügelreihen lässt für den morgigen Tag nichts Gutes erahnen. Irgendwo ganz weit hinten öffnet sich ein Tal, doch das ist längst drüben in China und da wollen wir frühesten in einer Woche sein, wenn unser Flieger von Peking abhebt. Davor reiht sich Gipfel auf Gipfel, Dreitausender allesamt, egal in welche Richtung man schaut. Wo in dem Chaos eine Piste verlaufen soll, ist uns schleierhaft, aber wir werden ja sehen, morgen.

Im Grunde beginnt der Tag wie der vorige aufgehört hat. Schon zum Frühstück fliegen Funken unter dem Wagen hervor. Vait hat am Abend noch einen abgerissenen Querlenker des Kabinenaufbaus entdeckt, der sich vom Rahmen losgerüttelt hat. Besser er wird fixiert, bevor die Kiste auseinander bricht. Die Stelle unter dem Rahmen ist kaum einzusehen und das Hantieren mit der Elektrode mehr oder weniger Glücksache. Prompt verglüht die Dieselmückabfuhr im Strahl der Funken und es dauert noch ein halbes Stündchen länger. Gegen neun brechen wir endlich auf.

Die Piste mäandert zwischen schwarzen Hügeln hindurch auf die chinesische Grenze zu. Von links mündet eine Fahrspur von Nordosten ein, die auf der Karte als regelmäßig befahrene Route verzeichnet ist. Die Felswände rechts und links rücken näher. In engen Windungen geht es hinab in eine Senke. Der Abstieg wird mörderisch. Ruppige, hohe Geländestufen scheinen auf den ersten Blick unpassierbar. Zentimeterweise rutschen die Räder über den Fels. Es kratzt und knirscht. Der vordere Tank hat aufgesetzt. Aus umherliegenden Gesteinsbrocken bauen wir eine provisorische Rampe um die Bodenfreiheit zu erhöhen. Der Laster schwankt bedenklich, aber es geht. Wir trösten uns mit dem Gedanken, das wir diesen Teil der Strecke nur einmal befahren müssen.

Dann klafft vor uns eine Lücke zwischen den Bergrücken. Ein breites Talbecken ergießt sich in eine weite Senke. Die Aussicht wird durch einen hohen Zaun behindert, der das Bassin hermetisch abriegelt. Dahinter beginnt die Innere Mongolei und damit China. Ein Stück weiter im Westen ragen Masten auf und ein grünes Dach leuchtet auf zwischen den Hügeln hervor. Der mongolische Wachposten sieht wenig bewohnt aus. Die Fenster des Grenzhäuschens sind zerbrochen und durch die offenen Türen jagen Staubfontänen. Dieser Grenzübertritt ist offenbar schon vor Jahren aufgegeben worden. Lange kann er nicht in Betrieb gewesen sein. Laut Führer wurde er erst 1992 errichtet.

Der Zaun und die weißen Torstangen mit den roten chinesischen Schriftzeichen wirken frisch gestrichen, doch das Schloss ist mit dickem Draht umwickelt. Wir machen schnell ein paar Fotos und warten irgendwie ständig darauf, dass jemand auftaucht und unsere Pässe sehen will. Doch alles ist mucksmäuschenstill. In Umkreis von Hunderten Kilometern sind wir die einzigen Menschen.

Jenseits des Tores erstreckt sich über ein paar hundert Meter eine betonierte Prachtpromenade mit hoch aufragenden Lampenmasten. Sie versickert unmittelbar darauf in der dünnen Wüstenlandschaft. Die Grenze mitten im Nichts wirkt unwirklich und grotesk. Nahezu rührend bezeugt sie den Aberwitz jeder ideologischen Abgrenzung.

Eine Piste entlang der Abzäunung suchen wir vergebens. Das Gitter endet direkt in den Ausläufern der Bergrücken rechts und links. Uns graust bei dem Gedanken, dass wir die ganze Strecke wieder zurück müssen. Aber es bleibt nur die in der Karte eingetragene Piste nach Nordosten. Also noch einmal durch das Tal mit den tückischen Absätzen. Doch bergauf geht es leichter und die Tanks bleiben heil. Nur das hintere Differential schrammt wieder über die Felsspitzen.

Unmittelbar hinter der Abzweigung erwartet uns die nächste Prüfung. Ein Labyrinth schwarzer Schutthaufen verschluckt unseren Laster und scheinbar jedes Tageslicht. Der metallische dunkle Glanz der Hügel und Reg-Felder wirkt nervtötend. Er scheint das Tageslicht förmlich aufzusaugen. Alle Farben verblassen und reduzieren sich auf eine Komponente – ein trauriges verwaschenes Grau. Nicht der winzigste Hauch von Grün, nichts als schwarze, verbrannte Steine. Selbst der wolkenlose Himmel ist so tot wie die Gegend um uns herum. Die Stimmung ist bedrückend.

Den Rest besorgen die Schräglagen beim Überfahren der Hügel. Der Verstand weiß, dass der Kippwinkel jenseits der 30°-Marke liegt, doch schon bei 20° beginnt jenes unangenehme Ziehen in den Eingeweiden, das einen unwillkürlich nach Halt suchen lässt.

Gegen Mittag liegen die Abraumkegel endlich hinter uns. Ein Wadi aus hellem Sand, dicht mit Büschen bestanden, belebt die Ebene. Überall blühen Sträucher in kräftigem Lila und die Kamelspuren, die immer wieder den Track kreuzen, deuten darauf hin, dass es hier irgendwo Wasser geben muss. Töne von Rot und Ocker herrschen vor und zusammen mit den kleinen weißen Quellwolken am Himmel bietet die Wüste nun ein wesentlich freundlicheres Bild.

Aus der Ebene wachsen plötzlich Gebäude. Minuten später stehen wir vor einem ehemaligen Nachschublager des russischen Militärs. Wenig ist davon übrig geblieben. Die Truppen haben bei ihrem Abzug gründlich aufgeräumt. Von ehemals drei Kasernengebäuden, steht nur noch eines, der Rest ist zu Ruinen zerfallen. Dich daneben blitzt eine weiße Jurte hervor.

Der junge Soldat im Unterhemd, der uns empfängt, hat den Karabiner nachlässig über die Schulter gehängt. Für militärische Akkuratess sind wir eindeutig zu weit von allem entfernt. Etwas lustlos kontrolliert er die Pässe. Unsere Liste mit den Empfehlungen der vorausliegenden Grenzposten beachtet er kaum. Lapidar weist er darauf hin, dass wir nach Überschreiten der nächsten Aimag-Grenze eigentlich eine neue Erlaubnis benötigen, die wir in Bayanhongor beantragen müssten. Die Idee ist gut. Bayanhongor liegt rund 600 Kilometer Luftlinie im Norden. Wir sehen das Problem eher gelassen. Es wird schon keiner ernsthaft auf den Gedanken verfallen, uns bis dorthin zurück zu schicken.

Am Brunnen des Stützpunktes tanken wir Wasser nach und eine halbe Stunde später bewegen wir uns wieder auf der Piste, dieses Mal strikt in östlicher Richtung. Hinter dem Stützpunkt wird die Landschaft so wie man sich Wüste im Allgemeinen vorstellt. Unzählige Sandhügel bedecken ein Tal mit schütterer Strauchbewuchs, das von blauschimmernden Bergrücken am Horizont eingerahmt ist. Vereinzelt Wattebüsche schweben im azurnen Blau des Himmels darüber. Die karge Sandzone mit ihren Randgebirgen könnte ebenso gut in Marokko oder anderen Teilen des nördlichen Afrika liegen.

Aus dunklen Reg-Feldern trifft uns urplötzlich ein gleißender Strahl. Eine riesige trockene Lehmwanne reflektiert das einfallende Sonnenlicht. Für die nächsten Kilometer fühlen wir uns in eine andere Dimension versetzt. Die Tachonadel klettert erstmals seit Wochen wieder über die magische Fünfzig-Kilometer-Markierung und mit siebzig Sachen und einer quellenden Dreckfahne im Gepäck fliegen wir dahin.

Es ist seltsam, welchen inneren Zwiespalt die Landschaft in einem auslöst. Vielleicht ist Ehrfurcht das richtige Wort, eine ausgewogene Mischung aus Achtung und Respekt. Man fühlt sich winzig und erhaben zugleich, ausgesetzt und befreit und letztlich privilegiert ein Naturtheater betreten zu dürfen, in dem der Mensch einmal nicht Hauptdarsteller ist. Einen Lebensraum, den zu erobern und zu verändern ihm bisher nur in begrenztem Maße gelungen ist. Gut so. Auf diese Weise werden vielleicht wenigstens jene Teile der Welt überdauern, die zu heiß und lebensfeindlich sind, um als Raum für unseren maßlosen Expansionsdrang zu dienen.

Allmählich wechseln die blauen Berge vor uns ihre Farbe. In der tiefstehenden Sonne in unserem Rücken schimmern sie in einem grünlichen Anthrazit, gesprenkelt mit rostfarbenen Brauntönen. Davor dehnen sich sanfte Hänge aus schwarzem Kies, durchzogen von Spülrinnen aus gelbem Sand und gesprenkelt von einer Unzahl polsterförmiger grüner Büsche. Immer wieder erstrecken sich dazwischen ausgedehnte Flecken goldgelben Steppengrases. Hier und da ragen sonnengebleichte tote Baumstämme in die Ebene, Anzeichen dafür, dass die Gegend früher einmal von Wald bestanden war.

Natürlich kommen wir viel zu langsam voran. Wenn wir von den Saurierfundstätten noch etwas sehen wollen, werden wir uns sputen müssen. Doch der grenzenlose Raum und das stetig wechselnde Spiel der Farben schafft ein seltenes Gefühl harmonischer Ruhe.

Erwartungsgemäß wird über unsere fehlende Genehmigung zur Weiterreise im Grenzgebiet des Aimag Bayanhongor beim nächsten Militärposten wohlwollend hinweg gesehen. Zoloos „Es ist alles in Ordnung“ ist schon fast zur Standardfloskel geworden.

Mit einer Schar Neugieriger kehrt sie aus dem Büro des Kommandanten zurück. Alle wollen natürlich unbedingt einen Blick in das Innere unseres Wohnlasters erhaschen. Von jetzt ab wird uns an jeder Wasserstelle eine Grenzstation erwarten. Wir sind ein wenig enttäuscht. Die Zivilisation hat uns offenbar wieder. Obwohl wir noch immer tief in der Gobi stecken, scheint das Abenteuer Wüste vorbei.

Die Reihe der Telegraphenmasten, die von jetzt ab unseren Weg säumt, erspart uns die mühsame Navigation. Etwa fünfundvierzig Kilometer von unserem letzten Checkpoint entfernt, zweigt eine Piste nach Norden ab. Von hier soll eine neue Trasse quer hinüber zu den Kreidefelsen im Nemegti Gebirge führen, nach Aussagen der Einheimischen quasi ein Highway. Vielleicht holen wir den Tag, den wir in

den Spülrinnen des Wadi verloren haben, ja irgendwie wieder auf. Dennoch wird es eng werden mit den Flaming Cliffs. Seit Roy Chapman Andrews Zeiten sind die leuchtenden Klippen *das* Synonym für Saurierknochen in der Mongolei schlechthin. Von Dalanzadgad aus hätten wir mit einem gemieteten Jeep vielleicht eine leichte Chance unser Ziel doch noch zu erreichen.

Da man in der Mongolei nur so weit planen sollte wie man schauen kann, vertagen wir diese Überlegungen auf morgen. Ein paar Kilometer vor dem nächsten Kontrollposten schlagen wir erst einmal das Nachtlager auf. Zoloo backt mongolische Plätzchen. Jene in Fett gebackenen Kugeln, die an madagassische Mouf-Balls erinnern und besonders frisch ein echter Gaumenschmaus sind. Da sie gut anderthalb Kilo Mehl dafür angerührt hat, wird es die nächsten Tage Kekse bis zum Abwinken geben.

Das Backen wird eine abendfüllende Beschäftigung. Wir probieren diverse Variationen um zu testen, ob man das Ergebnis vielleicht noch verfeinern kann. Teigkugeln mit Kirschmarmelade, Teigkugeln mit Yoghurt, Teigkugeln mit Nüssen. Den Vogel schießt die Rum-Variante ab. Im ganzen Auto duftet es nach frischem Gebäck und da wir wegen des Hefeteigs kein Fenster öffnen dürfen, ist es heiß wie in der Sauna.

Auch die Formen werden immer einfallsreicher. Wir flechten Teigwürste zu Zöpfen, trimmen flache Fladen zu Sternen, Herzen und geometrischen Phantasieformen. Andrea schnitzt mit dem Messer Halloween-Fratzen in den Teig und setzt Knopfaugen aus Rosinen darauf. Anschließend gehen wir zur Massenproduktion über. Wie ein gelangweilter Postbeamter schwingt Vait den Fleischklopper und lässt ihn als Stempel auf kleine Teighaufen sausen. Langsam sind alle Schüsseln voll. Wir überlegen, ob wir nicht bei der nächsten Passkontrolle gleich einen Fladen zwischen die Seiten unserer Pässe schieben, um die Grenzer milde zu stimmen, doch wir verwerfen den Gedanken wieder. Die Teile triefen vor Fett und sind einfach zu dick.

Am nächsten Tag schient festzustehen, dass wir die Saurierklippen abschreiben können. Von wegen Autobahn! Die Piste gleicht einem Ziegenpfad und schlängelt sich durch einen unüberschaubaren Irrgarten schwarzer Dreckhaufen. Hier und da sehen wir sie als schmalen hellen Strich über schmale Graten mit hässlichen Steinstufen huschen. Bevor die Route endlich nach Osten auf die Nemegti-Berge zuschwenkt, öffnet sich zudem, in Sichtweite der nächsten Siedlung, eine gewaltige Schwemmlandzone. Kein Stein ist hier auf dem anderen geblieben, überall metertiefe Auswaschungen, entwurzelte Büsche und aufgetürmtes Geschiebe aus Sand, Lehm und Steinen. Irgendwo dazwischen endet die Fahrspur in einem gähnenden Loch.

Die Regenfälle können noch nicht allzu lange zurückliegen. Trocken erscheinende Lehmkuhlen überzieht an manchen Stellen ein verräterischer Glanz. Der Boden federt unter den knackenden Lehmschuppen. Darunter ist schwarzer Morast. Nirgendwo deuten frische Reifenspuren auf einen Durchlass hin.

Mit den vertrockneten Schlammflöchern ist selbst die Bodenfreiheit unseres Lastwagens überfordert. Um unnötigen Nervenkitzel zu vermeiden, versuchen wir die Stelle seitwärts durch das umliegende Buschwerk zu umgehen und hoffen, das der Boden unseren 11-Tonner aushält. Was folgt hätte man sich eigentlich ausrechnen können. Die rechten Räder sacken gleichzeitig weg, während das linke Vorderrad gerade dabei ist, den Sockel eines stattlichen Strauchs zu erklimmen. Der Laster erstarrt in einer bisher nicht gekannten Schräglage. Wir halten den Atem an und klammern uns an die Sitze. Langsam entweicht die Luft aus unseren aufgeblasenen Backen.

Ganz behutsam legt Vait den Rückwärtsgang ein. Der nächste seitliche Stoßimpuls gäbe uns mit Sicherheit den Rest. Der Lastwagen schwankt und zittert in allen Fugen aber er bewegt sich stückweise rückwärts. Allmählich gelangen die Rückspiegel wieder in die Senkrechte. Zwischen tiefen sumpfigen Löchern, wo kurz zuvor die Räder standen, zeichnet sich deutlich sichtbar eine kantige Einkerbung im Lehm ab. Die tiefliegenden Tanks haben uns vor Schlimmerem bewahrt.

Wir üben uns in taktischem Rückzug. Meter um Meter wühlt sich der Laster im Kriechgang aus der Gefahrenzone. An Wenden ist vorläufig nicht zu denken. Außer der Piste hinter uns gibt es keinen festen Boden. Erst am Eingang des Wadis wagen wir einen erneuten Anlauf und kurven eine halbe Stunde über Büsche und Bodenwellen in weitem Bogen um das Schlammassel herum. Um 500 Meter versetzt, erreichen wir auf der anderen Seite das Dorf.

Von den Bewohnern erfahren wir, dass das Unwetter zwei Wochen zurückliegt. Eine Woche später und für uns wäre hier vorläufig Endstation gewesen. Dieses Schwemmland direkt nach schweren Niederschlägen zu durchqueren, ist schlechterdings unmöglich. Wer dann nicht zwei bis drei Wochen Zeit in Reserve hat, um abzuwarten, bis die Schlammflachen abgetrocknet sind, hat ein nicht unerhebliches Problem am Hals. So gesehen hatten wir bisher geradezu unbeschreibliches Glück.

Außer einer einigermaßen detaillierten Pistenbeschreibung bekommen wir, wonach wir schon lange gesucht haben: frisch geerntete Tomaten. Außerdem ein paar Gurken, Honig- und Wassermelonen. Derart gestärkt geht es nach Osten, die Piste entlang, die quer durch graue Kiesbetten verläuft, aber insgesamt ganz passabel aussieht.

Sollte es uns gelingen, heute noch einhundertzwanzig Kilometer Luftlinie wettzumachen, wären die alten Knochen greifbar nah. Angesichts der Erfahrungen der letzten Zeit reines Wunschdenken. Weit in der Ferne im Osten sehen wir den bläulich schimmernden Zackenkamm eines Bergrückens. Dort liegt unser nächstes Ziel. Von dort aus, nur wenige Kilometer in nordöstlicher Richtung, geht es zu den fossilführenden Klippen des Nemegeti-Gebirges.

Wenn man denkt, man hätte schon alles ausgereizt, kommt bestimmt ein Streckenabschnitt, der noch einen draufsetzt. Eigentlich hatten wir vor dem Gebirgsmassiv nach Nordosten abbiegen wollen. Aber nirgends lässt sich eine Fahrspur entdecken, die nach links weist. Unsere hält geradewegs auf die Berge zu. Bald darauf verschwindet sie zwischen zwei mächtigen Bergrücken in einem tiefen Einschnitt im Gebirge. Als steile Rampe führt sie direkt in den Himmel. Im unteren Teil ähnelt sie einer Endmoräne in den Alpen. Wir vermuten gleich, dass dies nicht die Hauptpiste zu dem Ort am anderen Ende der Bergkette sein kann, doch viel anderes bleibt uns nicht.

Der Laster brüllt die Geröllhalde empor. Es geht besser als gedacht. Von der Höhe fällt der Blick in ein kilometerweites Tal. Quer zu allen Entwässerungsgräben folgt die Piste den Geländekonturen, immer dicht am Abhang der Bergflanken entlang. Ganz allmählich verliert sie sich als schmales Band am Horizont. Na ja, es wäre ja auch zu schön gewesen. Das Spiel mit dem schwankenden Laster kennen wir ja bereits.

Mehr als einmal scheint mein Hintern an der Innenverkleidung der Beifahrertür zu kleben. Die niedrig stehende Sonne in unserem Rücken projiziert uns einen langgezogenen Krängungsmesser direkt vor die Räder. Bei jeder Mulde halten wir halten den Atem an, doch immer wieder richtet sich der Schatten des Kabinenaufbaus vor uns langsam wieder auf. Um ein Haar versenken wir den Truck im nächsten Graben. Ein Toyota Landcruiser kommt uns mehr entgegen gesprungen als gefahren, und seine Insassen erklären uns, dass drei Kilometer weiter von der anderen Talseite die Hauptpiste auf unseren Weg trifft. Danach werde alles viel besser.

Es werden die längsten drei Kilometer unseres Lebens. Irgendwann entwickelt man einen gewissen Fatalismus. Es könnte einen kaum noch überraschen, wenn der Laster wirklich umfiele. Auf dem Plateau jagen wir eine Ziegenherde auseinander, dann reicht es für heute. Wir finden ein stilles Seitental, das von einem geschwungenen Sattel begrenzt wird und parken den Laster direkt vor der Anhöhe. Ein prächtiger Sonnenuntergang beschließt den Tag. Bier ist keins mehr im Kühlschrank und als der blasse Mond hinter einer dünnen Wolkenbank eine knappe Handbreit über dem Scherenschnitt der Berge steht, verziehen wir uns alle in die Schlafsäcke.

Am darauffolgenden Morgen nieselt es still vor sich hin. Es könnte schlimmer sein. Wenn es in den Bergen richtig gießt, werden die Wege zu schlüpfrigen Rutschbahnen und auf lange Sicht unpassierbar, besonders für schwergewichtige Lastwagen wie unseren.

Noch immer bewegen wir uns in mehr als 2.200 Metern Höhe auf dem Hochplateau zwischen zerklüfteten Gipfelgraten. Ziegenherden wandern grasend umher. Vereinzelt stehen Pferde mit hängenden Köpfen im Regen. An den Grashalmen schillern Wassertropfen. Wir haben die Jacken übergezogen und lassen uns vom treibenden Sprühregen einlullen. Öffnete sich der Blick hinter der nächsten Kuppe auf ein saftiges Tal mit einem verträumten Alpendorf mit Gasthöfen und Kirchengeläut, es passte zu unserer Wahrnehmung. Für einen Moment verwischt sich die Realität.

Die Jurtenzelte an den Bergflanken rücken die Verhältnisse wieder zurecht. Wir sind in der Mongolei. Sattel reiht sich auf Sattel, Tal auf Tal, die Zeit entschwindet im Holpern des Lasters, bis die Bergkuppen endlich zurückweichen und den Blick freigeben, hinunter auf die grauverhangene Gobi.

Der Fahrweg hält in direkter Linie auf eine kleine Ansiedlung am Fuße des Gebirgsmassivs zu. Gurtantes ist Ausgangspunkt für Fossilienjäger, die im Nemegeti-Gebirge ihr Glück versuchen. Häuser aus Holz und Backsteinen, Jurten hinter Bretterverschlägen, ein Helikopter-Landeplatz und eine Tankstelle liegen über die Ebene verstreut.

Zum ersten Mal seit mehr als 3.000 Kilometern füllen wir Diesel nach, wie es sich für mongolische Verhältnisse geziemt, im Handbetrieb. Ohne Kurbel gäbe es heute keinen Sprit. Der Elektromotor der Pumpe funktioniert logischerweise nur zu Zeiten, wo es auch Strom gibt. Und der ist gerade abgeschaltet. Glücklicherweise benötigen wir nur 200 Liter.

Noch immer hängen graue Wolken über der Steppe als wir den Ort in Richtung der schwarzen Berge verlassen, an deren Basis rote Klippen leuchten.

Die Sandsteinausläufer des Nemegti-Gebirges sind mehr als nur spektakulär. Wind und Wasser haben die Schluchten modelliert und eine atemberaubende Kulisse geschaffen. Rote Türme und Zinnen ragen steil in den Himmel, Spalten und Krater durchlöchern den weichen Sandstein und Täler enden in engen Ritzen, in die kaum das Sonnenlicht dringt - alles eine einzige monumentale Inszenierung in rotem Stein. Hier, in den gewaltigen Sedimenten, liegen die Schätze der Urzeit begraben. Erdgeschichte zum Anfassen. Plötzlich wird einem klar, dass nichts wirklich Bestand hat, weder heute noch vor Hunderten Millionen Jahren.

Tatsächlich braucht man nicht lange zu suchen, um über die fossile Überreste ausgestorbener Reptilien zu stolpern. Teils noch eingebettet in den Sandstein, teils hinuntergeschwemmt an die Basis der Schichten, stoßen wir beim Umherstreifen immer wieder auf größere und kleinere Knochenfragmente. Hier einen Teil eines Unterschenkels, dort eines Schulterblatts oder einer Rippe vielleicht. Überall liegen Knochensplitter von allen möglichen Körperteilen herum. Bandscheiben von der Größe eines Untertellers, kleine knöcherne Klauen, Zähne.

Wir finden seltsame Hieroglyphen in den weichen Sandstein geritzt: AMNH, 1997. American Museum of Natural History, 1997. Daneben Hinweise auf eine polnisch-mongolische Expedition von 1971. Wir sind offenbar an der richtigen Stelle gelandet. Von einem paläontologischen Standpunkt aus betrachtet stehen wir auf heiligem Boden.

Nicht weit von dem Platz entdeckt Vait zwei versteinerte Eier eines *Oviraptor*. Da wir beschlossen haben, nichts von den fossilen Kostbarkeiten mitzunehmen, wird er die ovalen Gebilde seiner rollenden Sammlung einverleiben. So bleiben sie wenigstens im Land.

Unser Nachtlager ruht direkt am Fuße der Sandsteinfelsen. Als die roten Klippen hinter uns ein zartes Purpur annehmen und dann im Dunkel der Nacht versinken, sehen wir am Himmel zwischen den Wolken die ersten Sterne funkeln. Der nächste Tag begrüßt uns mit strahlendem Sonnenschein und bis auf ein schmales Wolkenband am Horizont lässt sich überall nur blauer Himmel blicken.

Die Morgensonne setzt die Felsen hinter uns in Flammen. Wir tauchen noch einmal hinab in die Wunderwelt der Kathedralen aus Stein. Es wird zu einem Fest der Sinne. Unbeschreiblich die Intensität der Farben und die Transparenz des blauen Himmels darüber. Schwerelos schweben weiße Wolkenberge über dem durchdringenden Rot der Felsen. Dazwischen, wie mit weichem Pinselstrich aufgetragen, leuchten helle Sandbänke hervor, fließende Konturen, gesprenkelt von schwarzem basaltigem Schotter und Büschen in schrillum Hellgrün und gesäumt von winzigen Pflänzchen, die ihre gelben Blütenolden aus engen Felsspalten recken.

Immer schmaler windet sich das Flussbett durch das Labyrinth der Schluchten und immer näher rücken die geschliffenen Steinreliefs an unseren Pfad heran, bis uns ein gewaltiger Brocken am Boden den Weg versperrt. Hundert Meter mächtige Sandsteinschichten umgeben uns. Sie erinnern ein bisschen an die von Menschenhand geschaffenen Tempelanlagen im fernen Syrien. Mit ihren Säulen und Bögen und den schrägen Dächern aus Erosionsschutt wirken sie nur weitaus imposanter.

Der Blick wandert langsam die roten Klippen empor bis in den tiefblauen Himmel. Scharfe Risse ziehen die Wände hinauf. Vom Regen ausgewaschene Vertiefungen, rundgeschliffene Vorsprünge und Simse wechseln sich ab. Filigrane Sandsteinsäulen tragen gerade eben noch ein Stück des darüber liegenden Sediments wie einen Balkon. Lehmfetzen und Wurzelwerk klebt an den Wänden, wie Spinnweben in einem staubigen alten Turm. Man meint die Zeit förmlich zu spüren, wie sie hinabsickert von der Gegenwart, Zentimeter um Zentimeter durch die Schichten des Gesteins. Jeder Meter ein paar zehntausend Jahre, immer tiefer in den Abgrund der Erdgeschichte, bis sie angelangt ist im ausgehenden Zeitalter der Dinosaurier. Als behände Eiräuber, schnellfüßige Velociraptoren, hornbewehrte Protoceratopse und Ankylosaurier, riesige Fleischfresser und pflanzenfressende Entenschnabeldinos das Flussdelta beherrschten, bevor sie dem Einschlag eines wahrhaft apokalyptischen Meteoriten zum Opfer fielen.

Vielleicht ist es nur Einbildung, aber etwas von dem Zauber der Urzeit scheint sich über die Jahrmillionen erhalten zu haben. Eine seltsame Aura umfängt uns und lässt uns staunend zurück.

Unser überschwänglicher Forscherdrang wird allerdings jäh gebremst. Wir wenden den Laster in einer engen Sandnische und können uns über die zwitschernden Pfeiftöne, die das Lenkrad bei jeder Viertelumdrehung von sich gibt, vor Lachen kaum halten. Sehr melodisch. Es klingt wie ein Beo, der den River-Quai-Marsch übt.

Die Heiterkeit vergeht uns schnell. Ein kurzer Ruck und aus dem hinteren Tank unseres Expeditionsmobils schießt ein armdicker Strahl bläulich schimmernden Diesels. Ein geradezu lächerlich kleiner Sandfeiler, den wir etwas zu falsch über den Haufen gerannt haben, hat sich gerächt und einen überstehenden Grat in die ungeschützte Seite des Glasfasertanks gebohrt. Die eingeleiteten Notfallmaßnahmen ähneln der Behandlung eines bewusstlosen Unfallopfers: wir bringen den Laster eine stabile Seitenlage, will heißen, wir parken die rechte Seite möglichst hoch am Hang.

Noch immer gluckst Diesel aus dem tennisballgroßen Leck, jetzt allerdings etwas weniger heftig. Wir stopfen Putzlappen in das Loch und fangen den Rest in Kanistern auf. Es wird, gelinde ausgedrückt, eine ziemliche Sauerei.

Was danach kommt ist Routine. Der endlose Rückweg nach Ulan Bator. Quer durch das einzige Dünenmeer der mongolischen Gobi und die grenzenlose Weite der Hochplateau-Steppe dahinter, in der der Seele Flügel wachsen. Ein bisschen Wehmut schwingt schon jetzt mit in den Gedanken, dass wir demnächst nach einer langen Reihe von Abenteuern in der Abgeschiedenheit der mongolischen Wüste, in die Enge unserer Städte zurückkehren werden, in denen uns die Routine unseres täglichen Lebens wieder umfängt.

In Ulan Bator organisiert Zoloo bei einer Freundin ein Zimmer, die für die Nacht mit ihren Kindern mal eben bei Bekannten unterschlüpft. Ihre Zwei-Zimmer-Wohnung wird vorübergehend zum Hotel. Mongolen sind manchmal äußerst findig, wenn es ums Geldverdienen geht. So bekommen wir einen unverstellten Einblick in die anheimelnde Nüchternheit russischer Plattenbauten. Verwahrloste Flure, nach Pissoir stinkende Aufzüge, Wände, von denen reihenweise der Putz bröckelt.

Die Wohnung selbst ist jedoch sauber und hell, freundlich eingerichtet und erinnert ein bisschen an die deutsche Sofa-Gemütlichkeit der fünfziger Jahre. Nur die Wasserhähne müssen aus dem Jahrhundert davor stammen. Alle Fenster weisen nach vorne, der Straße zu. Vom hier wandert der Blick über den Markt und im Staub tobende Köter auf die gegenüberliegenden Reihen der Hochhäuser. Ein Wohnblock sieht aus wie der andere. Dazwischen eine riesige Brachfläche, übersät mit Schlaglöchern wie ein Minenfeld.

Zum ersten Mal seit drei Wochen genießen wir eine heiße Dusche. Es ist die einzige Art von Luxus, die mich auch in der tiefsten Wildnis verführen könnte. Sechs Stockwerke unter uns hat Vait in seinem Laster am Straßenrand die Vorhänge zugezogen, das Radio laut gedreht und tut es uns nach.

Wenig später erscheinen wir frisch gewaschen im „*Dschingis*“, wo uns Stimmengewirr und verrauchte Luft entgegenschlägt. Die deutsche Küche hat uns wieder. Wie schon am ersten Abend gibt es Pfeffersteak mit Bratkartoffeln. Das Bier ist kalt und frisch gezapft und wir langen kräftig zu. Allmählich verschwimmen die harten Konturen und wir finden uns damit ab, dass wir zurück sind.

Jörg, einer aus der deutschen Kolonie in Ulan Bator, der mit einer Mongolin verheiratet ist, stößt zu uns. Er hat schon ein paar Biere Vorsprung und strahlt uns der Reihe nach an. Ursprünglich stammt er aus der Lüneburger Heide, bis es ihn vor rund drei Jahren in die Mongolei verschlagen hat. Hier ist er wie so mancher dem Reiz der mongolischen Mädchen erlegen und hängen geblieben. Früher hat er einmal für die Entwicklungshilfe gearbeitet und im eigentlichen Beruf ist er Gerber. Zur Zeit baut er gerade einen Außendienstvertrieb für Gerbereiprodukte auf, was angesichts der mongolischen Dimensionen interessant klingt. Weil ihn das offenbar nicht restlos ernährt, will er künftig Touristen durch die Gegend schaukeln. Er ist eingefleischter Unimog-Fan und besitzt ein martialisches Spezialgefährt mit insgesamt acht Sitzplätzen, wie uns Vait schmunzelnd erklärt.

Gerade ist er von einer Testfahrt zurück und behauptet steif und fest, uns auf der ganzen Reise quasi dicht auf den Fersen gewesen zu sein. Manche Orte, die er uns nennt, haben wir allerdings nie besucht. Vielleicht ist er einer Fata Morgana gefolgt. Mit einem erwartungsvollen Grinsen erzählt er voll Stolz, dass es ihm gelungen ist, den verdammten Unimog endlich einmal bis an die Blinker im Matsch zu versenken. „Bis an die Blinker,“ wiederholt er mit Nachdruck und starrt erwartungsvoll in die Runde. Er war auf Tracks unterwegs, da war einfach nichts mehr, ü b e r h a u p t nichts, und seit Jahren sei dort keiner mehr langgekommen.

Wir schauen uns über den Rand unserer Biergläser hinweg an und lächeln vor uns hin. Ein bisschen was haben wir schließlich auch erlebt. Viel extremer als wir es die letzten Wochen hatten, kann man es nun wirklich kaum mehr treiben. Doch wir behalten unsere Geschichten für uns. Es wird ja nicht schöner, wenn man damit angibt.

Reiseinfo Mongolei

Anreise:

Außer über den Landweg erreicht man die Mongolei nur über zwei Hauptflugrouten: eine nördliche über Moskau und eine südliche über Peking. Die MIAT (Mongolian Airlines) fliegt Montags und Donnerstags von Berlin via Moskau nach Ulan Bator, Air China täglich von Frankfurt nach Peking. Alternativ kommen die Lufthansa oder andere asiatische Airlines in Betracht. Von Peking aus gelangt man nur mit der MIAT oder Air China weiter in die Mongolei.

Reisezeit:

Die klassische Reisezeit für die Mongolei liegt zwischen Mai und September, auch wenn es im Norden dann hin und wieder einmal regnet. Die Pistenverhältnisse werden dann schnell unberechenbar. Ohnehin ist die Mongolei ein Land klimatischer Extreme, viermal so groß wie Deutschland und quasi ohne entwickelte Infrastruktur. Jahreszeitliche Temperaturschwankungen können lokal mehr als 70° C betragen. Die Temperaturen rangieren von 18° C im Norden bis zu 40-50° C im Glutofen der Gobi, im Winter kann es auch dort bis zu -60° C kalt werden.

Geld:

Mongolische Währung ist der Tugrik. Eintausend Tugrik entsprechen in etwa einem US\$. Der Umtausch geschieht am besten vor Ort, obwohl amerikanische Dollar ebenfalls als Zahlungsmittel akzeptiert werden.

Unterkunft & Verpflegung:

Für Abenteurer mit größerem Platzbedarf, die ein wirklich geländegängiges Fahrzeug benötigen und einen Fahrer und Mechaniker gleich dazu, empfehlen wir Vait's Wohnmobil. Nähere Infos dazu unter <http://privat.schlund.de/vait-scholz> oder über uns (www.songline-touch.de). Mehrere Anbieter organisieren inzwischen Touren zu den klassischen Touristenorten. Für individuelle Reisen wird man um die private Anmietung eines Jeeps/Lastwagens samt Fahrer nicht herumkommen. Der Preis dafür kann sich im Bereich von ein- bis zweihundert Dollar pro Tag plus Kilometerpauschale bewegen. Auch die Mitnahme eines einheimischen Führer wenigsten für einen Teil der Reise ist unbedingt empfehlenswert. Er beherrscht die Landessprache (die Europäern wirklich nur schwer über die Zunge geht) und kennt die Mentalität seiner Landsleute. Zoloo, unsere Dolmetscherin, war ein absoluter Treffer und maßgeblich am Gelingen unserer Reise beteiligt. Für eventuelle Anfragen stellen wir gerne den Kontakt her.

Karten/Führer:

Zwei Führer gehören zum Standard der Mongolei-Literatur: Fred Forkerts *Mongolei*-Band in der „Reise-Know-How“-Reihe, der demnächst in dritter Auflage erscheint und aus der Serie „Travel-Survival-Kit“ der Führer *Mongolia* von Lonely Planet. Für Sprachbegabte lohnt sich vielleicht auch ein Blick in das Kauderwelsch-Buch *Mongolisch für Globetrotter*.

Karten besorgt man sich am besten vor Ort im Map Shop in Ulan Bator. Dort bekommt man recht genaue mongolisch/russische Karten bis zum Maßstab 1:100.000.

Ausrüstung:

Grundbedingung für einen Trip in den südlichen Landesteil ist vollkommene Unabhängigkeit hinsichtlich Sprit, Wasser und Ernährung. Eine Begegnung mit Menschen wird in manchen Landesteilen doch zunehmend unwahrscheinlicher. Trotz detaillierter Planung wird einem hier und da doch das Wetter einen Strich durch die Rechnung machen, außerdem sind die Distanzen gewaltig und das Tagespensum nicht immer einzuhalten.

Den Firmen Meindl, VauDe und Simpert-Reitter danken wir für Ihre großzügige Unterstützung unseres Vorhabens.

Bildlegenden

Bild 742: Die vereinzelt Bäume, die uns noch umgeben, werden bald verschwunden sein, die mörderische Hitze hingegen sollte uns auf der ganzen Tour durch die Gobi begleiten.

Bild 752: Zweihöckerige Kamele oder Trampeltiere gibt es nur noch in der Mongolei. Die meisten davon fristen ein Dasein als freilaufende Haustiere. Nur im tiefsten Inneren der Gobi existieren noch einige wilde Herden der ursprünglichen Stammform.

Bild 758: In solch abgelegenen Regionen wie der Wüste Gobi sollte man Reparaturen schon selbst erledigen können – zumindest wenn man ohne Begleitfahrzeug unterwegs ist.

Bilder 769, 770: In manchen Tälern wird es selbst den hitzeresistenten Saxaulbüschen zu trocken. Fast gespenstisch recken sie ihre verdrehten Stämme in die weite Regebene.

Bild 774: Obwohl die Umgebung lebensfeindlicher nicht sein könnte, haben die abgeschiedenen Täler der Gobi mit ihrer vollkommenen Stille haben etwas Idyllisches.

Bilder 793, 789, 802: Das Antlitz der Wüste wird häufig dominiert von einem verwaschenen Grau. Es gibt kaum genug Niederschläge um ein paar spärliche Büsche am Leben zu erhalten und die starken Temperaturschwankungen verwandeln ehemalige Hügelketten in eine Reihe von Kieshaufen.

Bild 806: Manchmal hilft nur noch die Bodenfreiheit unsers 11-Tonnens künstlich zu erhöhen. Trotzdem wird die Fahrt über Felsstufen und steile Absätze ein gewagter Eiertanz.

Bilder 811, 814: Ein Hunderte Meter breiter Zaun und die Reste einer Prachtpromenade trennen mitten im Nichts das Reich der Mitte vom Rest der Mongolei. Obwohl erst vor ein paar Jahren errichtet, wird der chinesische Grenzübergang im Nirgendwo schon lange nicht mehr benutzt.

Bilder 819, 820: Brunnen mit frischem sauberem Wasser sollte man nie links liegen lassen. Im Zweifelsfall wird Wasser in der Gobi wichtiger als Spirit.

Bild 823: Nur selten erlauben Lehmpfannen in der Wüste mal eine etwas schnellere Gangart. Über Wochen kam die Tachonadel selten über die 50 km/h-Marke hinaus.

Bilder 828, 835, 841, 873: Mit Ausnahme einiger Jurten begegnet man in den Tälern und Senken entlang der chinesischen Grenze keiner Menschenseele.

Bild 897: Wohnraum, Schlafräum, Küche – Vaits Wohnmobil bietet viel Platz auf runden sechs Quadratmetern.

Bilder 902, 904, 912, 916, 931, 942, 953, 958, 964, 968, 970, 972, 979, 989, 991, 992, 997: Das Nemegt-Gebirge ist eine Schatzkammer für Paläontologen und Dinoforscher. Vor vielen Millionen Jahren am Ende der Kreidezeit haben Flusssedimente die enormen Schichten übereinandergelagert, aus denen heute urzeitliche Knochen ragen. Im warmen Licht der Morgensonne schimmern die Sandsteinskulpturen in unwirklichen Farben und der tiefblaue Himmel darüber mit den schwebenden Wolkenbergen schafft immer wieder eine beeindruckende Kulisse, in der man das Atmen der Zeit förmlich zu hören scheint. Erosion und neuzeitliche Entwässerungsrinnen haben tiefe Gräben in die weichen Schichten gefräst und wecken Erinnerungen an den Grand Canon in Nordamerika. Die Sedimente sind voll von fossilem Material mit einem erstaunlichen Erhaltungsgrad und manche Funde der Vergangenheit waren geradezu sensationell. Aus der Region stammen die ersten Eier von Dinosauriern, vollständige Skelette von Oviraptoren auf ihrem Gelege und von kämpfenden Sauriern, im Tode erstarrt. Auch heute noch bieten die Fossilsschichten des Nemegt-Gebirges einen unverstellten Blick in die Urzeit – und Überraschungsfunde sind jederzeit möglich.

Bild 1036: Auf dem Rückweg nach Ulan Bator kreuzen wir das einzige echte Dünengebiet der mongolischen Gobi. Das trockene Flussbett hindurch erleichtert die Überquerung gewaltig.

Bilder 1073, 1072: Nomaden auf dem Weg zum traditionellen Nadam-Fest im Aimag Bayanhongor. In der Abgeschiedenheit der Gobi sind die Reiterfest noch keine Touristenspektakel wie in der fernen Hauptstadt, sondern sozialer Brennpunkt für die weit verstreute Landbevölkerung und außerdem bieten sie auch für die Jüngsten Gelegenheit, ihre reiterischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Dabei stehen die Mädchen den Jungens in nichts nach.

Bilder: 1078, 1080, 1093, 1009: In einer weiten Landschaft, die kaum durch starke räumliche Kontraste gekennzeichnet ist, sorgt der Himmel immer wieder für spektakuläre Akzente - sei es durch heftige Regenschauer über der Steppe, plötzlich hereinbrechende Hagelstürme oder die phantastisch anmutende Illumination gewaltiger Wolkenberge.

Bild 1087: Entlang der Haupttrouten durch die Steppe reihen sich Jurten wie auf einer Perlenschnur, aus denen es lecker nach Teigtaschen und Fleischsuppe riecht. Buttertee und vergorene Stutenmilch gehören natürlich ebenfalls zur Standardmahlzeit. Für Europäer eher gewöhnungsbedürftig wissen es die Mongolen zu schätzen – Rasthaus auf mongolisch.



© *perentie productions* - nature documentaries
Dr. Klaus Sparwasser