



HINTERM ARARAT GEHT'S WEITER

Wir werden wiederkommen und hier oben sitzen und träumen, schworen Michaela und Udo Staleker (Text & Fotos) bei ihrer Reise bis zum Ararat (TF12/10 und 1/11). Sie sind wiedergekommen – und weitergefahren. Eine Reise durch Georgien, Aserbaidschan und den Iran

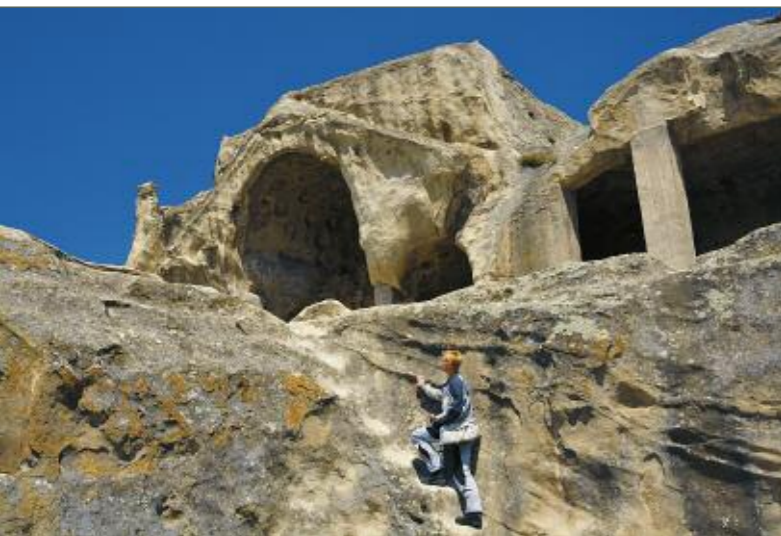
52 TOURENFAHRER 1/2013

*»Wenn Du Dir eine Perle wünschst,
suche sie nicht in einer Wasserlache.
Wer Perlen finden will,
muss bis zum Grund des
Meeres tauchen.«
Jalaluddin Rumi, 13. Jh.*



Auffahrt zum 5137 Meter hohen Ararat – Ağrı, der Schmerzensreiche, wacht über alle Wege (oben). Mit Kind und Kegel – Familie am Ararat (Ostanatolien). Hilmi Şahballı – türkischer Barde aus Kahramanmaraş (Boğazkale, Anatolien).

1/2013 TOURENFAHRER 53



GEORGISCHES LEBEN SPIELT SICH AN DER STRASSE AB. KLEINE VERKAUFSSTÄNDE MIT BESCHIEDENEM ANGEBOT FÜR DEN TÄGLICHEN GEBRAUCH

Hoch auf dem gelben Wagen – auf dem Weg nach Ardahan in Ost-anatolien (oben). Höhlenstadt Uplisziče – eine der ältesten Handels-siedlungen an der Seidenstraße in Georgien. Highlight an der Heerstraße – Kazbek (5033 m) und Dreifaltigkeitskirche »Zminda Sameba« (Georgien). Leben an der Landstraße – georgischer Straßenmarkt bei Kutaisi.



EINE TRUTZIGE ANLAGE, DIE EINST BISCHÖFEN UND EINEM SCHAH ALS RESIDENZ DIENTE

Links, von oben nach unten:
Melonenbomber – nette Biker beim Mingävevir-Stausee (Aserbaidschan).
Endstation Sehnsucht – Oberhalb von Zhinvali liegt die Festungs- und Klosteranlage von Ananuri (Georgien).
Wärmende Wolle – Biohelmverkauf an der Heerstraße (Georgien).
Friede sei mit dir – Friedensbrücke über die Mtkvari (Kura) in Tiflis.
Mitte: Ein' feste Burg ist unser Gott – Georgskirche von Alaverdi an der Kachetischen Weinstraße (Georgien).
Schneller Schlitten – Winterfreuden am zugefrorenen Çıldır Gölü (Ostanatolien).
It's tea time – Camping im Çardak (Teezelt) in Ostanatolien.
Rechts: Inshallah in Sar-e Eyn – Moschee mit Mosaikenschmuck (Iran).
Keinen Schritt näher – Wasserbüffel mit Schlamm-packung bei Zaqa-tala (Aserbaidschan).
Tausendundeine Nacht – Nachts erwacht der Basar von Sar-e Eyn zum Leben.





XOS GƏLMISINIZ – Herzlich willkommen, Stadttor von Balakən (Aserbaidshan).

Anreise

Die Anreise auf dem Landweg durch die Balkanländer bis in den Osten der Türkei empfiehlt sich nur, wenn man viel Zeit im Reisegepäck hat.

Erholbarer ist die Anreise per Schiff nach Griechenland über die Fährhäfen von Venedig, Ancona oder Bari. Wem das immer noch zu weit ist, der reist über die Fährverbindung Ancona – Cesme direkt in die Türkei. Fahrpläne, Preise und Buchungen unter www.exposa.de und www.marmaralines.com. Frühentschlossene erhalten spürbare Nachlässe!

Aus und vorbei! Die Zollbeamten am Grenzübergang Türkgözü zucken mit den Achseln. Ohne den im Reisepass eingetragenen Camper mit Anhänger ist keine Ausreise nach Georgien möglich. Wir diskutieren, verweisen darauf, dass die Motorräder ebenfalls in dem Dokument eingetragen seien – nein, nein, geht nicht! Das gebetsmühlenartig hervorgestoßene »Yok« der Zollbeamten dröhnt in meinen Ohren. Unsere Bikes sind laut Eintragung im Reisepass »Cargo«, also Fracht, und wir dürfen nur mit unserem gesamten Fuhrpark ausreisen. Ich glaub', wir spielen in einem verdammt schlechten Film ...

Was sollen wir tun? Die Zöllner erschießen? Das hätte zumindest eine gewisse Ventilfunktion! Wir stehen im Niemandsland, es ist neun Uhr abends, und die Jungs am Schlagbaum werden nervös, weil sie den Grenzübergang schließen wollen. Die Falle ist zugeschnappt.

Vier anstrengende Tage später. Das Frühstück am Morgen nach dem Grenzesaster endete mit einem trotzigem »Jetzt erst recht!« Also zurück nach Ardahan, über den einsamen Çam-Geçidi-Pass hinab nach Hopa und dann am Schwarzen Meer entlang nach Boğazkale, wo wir Camper und Hänger in der Nähe der Hehiterruinen von Hattuşa zurückgelassen haben. Der Tripmaster zeigt über 1000 km – und das alles, weil es jemand beim Zoll nicht gepeilt hat. Am nächsten Morgen rollen die Bikes als »Fracht« auf dem Hänger wieder retour Richtung Georgien. Und endlich hebt sich der Schlagbaum am Grenzübergang Hopa. Allah ismarladik

Türkye – welcome to Georgia. Wir haben den Reset-Knopf gedrückt.

Szenen in Batumi: Munteres Strandleben, Händler mit buntem Warenangebot am Straßenrand, Kühe als Gegenverkehr und metertiefe Schlaglöcher. Ein Blick in die Seitenstraßen lehrt, was gestern und heute bedeutet. Das Land ist im Aufbruch, aber die Kluft zwischen Arm und Reich ist riesig. Die Stadt pocht und pulsiert. Schließlich finden wir, was wir dringend brauchen: ein besseres Hotel mit bewachtem Parkplatz.

Die ersten georgischen Kilometer auf zwei Rädern. Und sofort brauchen wir alle sieben Sinne. So cool und gelassen die Georgier im persönlichen Umgang miteinander sind, so unerbittlich geht es zur Sache, wenn sie ein Lenkrad in der Hand haben. Motorräder kommen im Straßenverkehr so gut wie gar nicht vor und werden dementsprechend wenig ernst genommen. Am heftigsten lassen es die Fahrer von Dolmuş-Bussen angehen, deren Fahrstil dermaßen offensiv ist, dass den Fahrgästen mit dem Ticket garantiert Spucktüten ausgegeben werden. Irgendwann haben wir uns an die neue Art zu reisen gewöhnt und können uns wieder dem Wichtigsten widmen – der Landschaft und den Menschen, mit denen wir bei zahllosen Stopps recht schnell in Berührung kommen.

Wir wollen quer durch Adscharien nach Kutaisi und der zweitgrößten georgischen Stadt einen kurzen Besuch abstatten. Kaum haben wir die Küste des Schwarzen Meeres im Rückspiegel, beginnt das Staunen: Bambushaine, Eukalyptusbäume, riesige Platanen, wilder

Wein, meterhohe Farne und dazwischen gesprenkelt Maisfelder und Granatapfelbäume. Die Luft ist heißfeucht, und die Bergkuppen verstecken sich in dicken, grauschwarzen Wolken. Am Wegesrand kleine Dörfer und Siedlungen mit kaputten Häusern, verfallenen Gehöften, verlassenen Fabriken und abgerissenen Hallen, deren glas- und rahmenlose Fenster wie tote Augen starren. Bittere Armut, Starre und Agonie prägen das Hinterland. Die Hinterlassenschaften des Kommunismus sind trostlos.

Georgisches Leben spielt sich an der Straße ab. Kleine Verkaufsstände mit einem bescheidenen Angebot für den täglichen Bedarf: Pfirsiche und Tomaten, Melonen, Honig und Marmeladen, Fladenbrot und Mehlsäcke, Getränke und Haushaltswaren, Körbe, Hängematten und – Motorenöl. Straßenstände und Miniläden stellen angesichts einer hohen Arbeitslosigkeit oft die einzige Verdienstmöglichkeit für die Landbevölkerung dar. Selbst die Kühe haben begriffen, dass auf Georgiens Weiden nichts los ist, und bummeln in Gruppen die Straße entlang, um ab und zu unser Reaktionsvermögen zu testen.

Kurz vor Samtredia schwingt die Straße einen kurvenreichen Bergpass hinab zum Rioni-Strom. Satt wälzt er sich durchs Land, und kurz hinter Zestaponi breitet ein breites Flusstal seine Arme aus. An seinen Flanken liegt in malerischer Lage ein Kleinod georgischer Kultur: das verlassene Kloster von Ubisi. Wunderschöne Fresken vom Abendmahl und der Auferstehung, alte Grabplatten auf dem Kirchfried, jeder Mauerstein atmet Ge-

schichte. Für den Abstecher zum Kloster hat Michaela ihre Peggy am Straßenrand abgestellt, und als wir zurückkehren, steht eine kleine Kohorte von Polizisten drumherum. Man hat sich Sorgen gemacht, wem das verlassene Motorrad wohl gehören mag. Nun sind die Herren sehr erleichtert und zugleich völlig weg, dass eine »Madame« das Teil chauffiert.

Bereits am frühen Morgen hat uns das Heulen des Windes geweckt. Der Himmel ist geputzt und trägt ein verführerisches Blau. Wir verzichten auf den Händedruck mit Stalin in Gori, rollen an kriegsversehrten Wohnblöcken vorbei aus der Stadt und hinaus nach Uplisziche. »Cave City« verspricht die Karte, und wir werden nicht enttäuscht! Das Alter der Höhlenstadt Uplisziche wird auf 3000 Jahre geschätzt, und damit zählt sie zu den ältesten Handels-siedlungen an der Seidenstraße. Mit ein wenig Fantasie lässt sich das Stadtleben im Kopf rekonstruieren, denn Wohnräume, Höhlenkirchen und der Palastbezirk in der Oberstadt sind noch erstaunlich gut erhalten. Zwei Stunden später schwingen die Enduros wieder über die rostige Hängebrücke auf das jenseitige Ufer der Mtkvari (Kura), wo 200 km später das pure Abenteuer wartet ...

Auf der Georgischen Heerstraße hinauf in die Bergwelt des Großen Kaukasus. Einer der spannendsten Streckenabschnitte dieser Reise hat begonnen. Oberhalb von Zhinali liegt die Festungs- und Klosteranlage von Ananuri in atemberaubend schöner Lage an einem Stausee, eingebettet von bewaldeten Berghängen. Ein Postkartenmotiv!

Über gut 40 Kilometer folgt die Heerstraße nun dem Aragwi-Fluss, bietet malerische Berg- und Talansichten mit sattgrünen Almen und den kargen Felskuppen des dahinter aufragenden Hochgebirges. Ab Mleta mutiert der Fahrweg zu einer Bergtrasse und schwingt sich über 18 Serpentina hochalpin hinauf nach Gudauri. Dann scheint die Zivilisation zu Ende zu sein. Der Straßenbelag zerfällt hemmungslos, wird von teilweise grobem Schotter abgelöst. Als wir endlich die Passhöhe des Dzhvris Ugheli (Kreuzpasses) erreichen, sind wir froh, die verkrampten Hände mal wieder vom Lenker lösen zu können. Nach 23 Kilometern Staub und Dreck ist Kobi erreicht, und das

restliche Stück bis hinauf in unseren Zielort Kazbegi (Stepantsminda) trägt Asphalt. Oberhalb des Bergortes lugt der 5033 Meter hohe, schneebedeckte Kazbek (georgisch: Eisgipfel) hervor, und gleich daneben, auf der Spitze eines vorgelagerten Berges erhebt sich die Kuppelkirche von Zminda Sameba (Dreifaltigkeitskirche). Mit dem letzten Büchsenlicht des Tages genießen wir dieses Panorama. Es gibt Augenblicke, die sollte man ganz tief im Herzen verschließen.

Ankunft in Tiflis. Wir rollen an der hell beleuchteten Friedensbrücke vorbei und finden ein bezahlbares Quartier im Stadtteil Isani. Beim abendlichen Bummel durch die Innenstadt wird einmal mehr deutlich, wohin in diesem jungen Land die Reise geht. Wer Geld hat, flaniert oder brettert mit dicken Geländewagen über die Boulevards und lümmelt übergewichtig und gelangweilt auf den Straßensofas vor den angesagten Lokalen. Hoch über der Stadt thront die mächtige Narikala-Fe-

AUF DER GEORGISCHEN HEERSTRASSE HINAUF IN DEN GROSSEN KAVKASUS. EINE DER SPANNENDSTEN STRECKEN DIESER REISE HAT BEGONNEN

stung und bewacht traditionelle Bürgerhäuser mit Holzveranden, in denen ausschließlich feine Lokale und Clubs mit Lounges und Türstehern »wohnen«. Zwei Straßen weiter beginnt das wahre Tiflis mit verrotteten Hinterhöfen, schäbigen Wohnungen und armen Alten, die von Tür zu Tür ziehen, um sich mit dem Verkauf von Kartoffeln und Tomaten ein paar Lari zu verdienen.

Der nächste Morgen bringt wieder offenes Land. Die Kachetische Weinstraße entpuppt sich als schöne Motorradstrecke entlang einem weiten Flusstal mit einfachen Dörfern, Gemüse- und Maisfeldern und zaghaftem Weinanbau. Über Telavi gelangen wir auf einer schattigen Alleenstraße in das fruchtbare Alasani-Tal. Unvermittelt ragt eine riesige Festungsanlage aus der Ebene auf: die Georgskirche von Alaverdi. Von einer Wehrmauer mit Zinnen und Schießluken umgeben, dominiert ein mächtiger Kirchturm die trutzige Anlage, die einst Bischöfen und einem persischen Schah als Residenz diente. Die Sonne meint es heute gut mit uns.

Motorrad fahren

Viele zentral- und ostanatolische Straßen wurden mittlerweile zu wahren Schnellstraßen ausgebaut, Nebenstrecken überraschen allerdings immer noch mit Schottereinlagen. Im Grenzgebiet zu Georgien sind die Straßen noch vielfach von Schlaglöchern übersät und fordern lange Federwege.

Georgiens Straßennetz befindet sich noch im Ausbau. Hauptverbindungs-



»Türkisch' Taxi«.

straßen sind intakt, Nebenstrecken in teilweise völlig desolatem Zustand. Regelmäßig kriminell ist der völlig rücksichtslose Fahrstil vieler Georgier, die zudem oft alkoholisiert unterwegs sind.

Das Straßennetz Aserbaidshans ist zufriedenstellend, die besten Straßen findet man aber im Iran. Da zudem die Verkehrsdichte über Land gering ist, können selbst längere Strecken angenehm entspannt zurückgelegt werden.

Unterkünfte

Im Landesinneren der Türkei und Georgiens sind Campingplätze rar, in Aserbaidshans und im Iran nahezu unbekannt. Kleine Hotels und Pensionen gibt es in der Türkei, Georgien und Aserbaidshans dafür in jedem größeren Ort. In Georgien findet man in Orten mit Tourismus auch eine Privatunterkunft. Im Iran ist das Hotelnetz deutlich dünner, und man sollte früh nach einer Unterkunft Ausschau halten.



Leckerschmecker – Abendessen in Aserbaidshans.

Reisezeit / Klima

Heiß und trocken sind die Tage im ostanatolischen Bergland, kühl sind die Nächte. Im krassen Gegensatz dazu steht das feuchtwarme, durch häufigen Regen gewürzte Klima an der Schwarzmeerküste. Extrem nah beieinander liegen die Klimakontaste in Aserbaidschan. Im Kaukasus gibt es ein trockenes, selbst im Sommer kontrastreiches, heißkaltes Gebirgsklima, in den Tälern und im Westen des Landes herrscht subtropisches Klima mit hohem Regenanteil, in Zentralaserbaidschan überrascht ein trockenheißes Wüstenklima, und um Baku dominiert ein schwülwarmes Meeresklima mit hoher Luftfeuchtigkeit und Spitzentemperaturen um die 40 Grad.

Der Norden Irans weist ein ausgeglichenes, eher als mediterran zu bezeichnendes Klima auf. Allerdings wird es selbst in bergigen Regionen tagsüber im August knackig heiß, und es kommt zu schlagartig aufziehender Bewölkung mit Niederschlägen.

Beim Abschied taucht sie Alaverdi in ein warmes Licht, und wir schauen länger als sonst in den Rückspiegel. Zwei Stunden später schlagen die Bikes am Grenzübergang Tsodna an. Das Kapitel Aserbaidschan kann aufgeschlagen werden.

Ein freundlicher Empfang am Zoll. Alles läuft bestens bis auf einen kleinen Pferdefuß: Die Motorräder bekommen nur ein Drei-Tage-Transitvisum ausgestellt. Wir dürfen selbstverständlich die vom aserbaidschanischen Konsulat in unseren Pässen eingetragenen sechs Tage nutzen – aber unsere Bikes eben nicht. Ich erspare mir den Hinweis darauf, dass unsere Motorräder ohne uns kaum ausreisefähig sein dürften, und frage stattdessen mit Dackel-Augen, was denn wohl geschieht, wenn wir uns bei der Ausreise etwas verspäten. »Penalty!«, meint der Grenzbeamte streng, »twenty Dollars.« Also gut, dann werden wir uns eben verspäten ...

Nach zwei Stunden geht der Schlagbaum hoch, und wir rollen in das Land des Feuers. Eine rabenschwarze Nacht, löchrige Straßen – aber keine Kühe. Die Enduros poltern durch die noch muntere Stadt Balakän, und mit etwas Glück finden wir eine Unterkunft. Gastwirt Mharram spricht kein Wort Englisch, aber er ahnt, was wir brauchen. Die Vokabeln »quzu« (Lamm), »kebab« (vom Grill), »pomidor«

(Tomate) und »xiyar« (Gurke) aus unserem Reisewörterbuch reichen ihm völlig aus, um ein schmackhaftes Abendessen mit Lammkoteletts auf den Tisch zu zaubern. Dazu gibt es kannenweise Çay (Tee), und – Allah, schau' bitte weg – der Mann hat »piva« (Bier) in seinem Kühlschrank. Wir schlafen ruhig und tief.

Aserbaidschan empfängt uns bereits am Morgen mit brütender Hitze. Das Land kennt neun verschiedene Klimazonen, und Balakän gehört wohl zu einer der heißeren. Schon wenige Sekunden nach dem Einstieg in unsere Motorradklamotten sind wir in Öl und sehnen uns nach Fahrtwind. Die Route führt am Fuß der Basqafqaz-Silsiläsi-Berge entlang. Dahinter

ASERBAIDSCHAN EXTREM. WAS UNS AUF DEM WEG IN DEN SÜDEN ERWARTET, ERSCHEINT WIE EINE MISCHUNG AUS STEPPE UND SUBTROPEN

zeichnet sich dunkel die Kammlinie der Dreitausender an der Grenze zu Dagestan ab. Die Enduros rauschen durch lichte Platanen- und Mimosenalleen, kreuzen breite, ausgetrocknete Flussbetten, begegnen riesigen Kuh-, Schaf- und Ziegenherden und sehen Wasserbüffel, die sich in großen Schlammflöchern suhlen. Kaum bleiben wir stehen, werden wir angesprochen, radebrechen mit Händen und Füßen, um die Neugier der Menschen zu stillen: Woher? Wohin? Immer wieder sind die Motorräder und die Karte im Tankrucksack ein Anlass für Kontakte und für ein Händeschütteln. Die Menschen sind offen, freundlich, äußerst wissbegierig und bekommen jedes Mal leuchtende Augen, wenn sie hören, dass wir nach Şeki wollen.

Mit der tief stehenden Sonne erreichen wir die 2000 Jahre alte Stadt. Einst lebte hier ein mächtiger Khan (Fürst), und als Zentrum seines Khanats baute er hoch über der Stadt einen Palast mit gewaltigen Wehrmauern zur Verteidigung gegen die Perser. Über steiles Kopfsteinpflaster stolpern die Enduro-Stiefel in die Festungsanlage. Wir tauchen ab in eine orientalische Traumwelt aus Farben und Licht. Jeder Raum des Palastes ist mit bunten Wand- und Deckenmalereien geschmückt, die detailgenaue Geschichten von Schlachten mit den Persern erzählen. Die Treppenhäuser haben verspielte Buntglasfenster, so dass sich im Licht der untergehenden Sonne eine angenehm warme Stimmung ausbreitet. Es dämmt bereits, als wir die alte Handelsstadt an der Seidenstraße wieder verlassen.

Aserbaidschan extrem. Was uns auf dem Weg in den Süden nach Agdas erwartet, erscheint wie eine Mischung aus Steppe und Subtropen. Unbarmherzig brennt die Sonne, steht bereits nach kurzer Zeit im Zenit, so dass wir kurze Schatten werfen. Das Land wellt sich über karge Hügel und ausgetrocknete Flusstäler. Hier und dort ist in den Senken noch Restfeuchte verblieben, gerade genug für kleine Ansiedlungen, die wie Oasentupfer in den Taleinschnitten liegen.

Auf dem Weg nach Şamaxı mahnt der niedrige Sonnenstand bereits wieder, und so lassen wir die Bikes über einen Pass mit buckligen Enduro-Einlagen fliegen, um die Stadt noch vor der Dunkelheit zu errei-

chen. Ein Hinweisschild am Ortseingang verweist auf ein kleines Motel mit einem Restaurant, aus dem der türkische Gastwirt eine kleine Oase der Ruhe gemacht hat. Und als spät am Abend noch ein lokaler Barde auf einer Tar (Zupfinstrument) Lieder von seiner verlorenen Heimat Karabach spielt, da schwimmt die Seele und taucht in ein Wechselbad der Gefühle.

Quer durch die Wüste nach Baku. Die Straße zieht einen verkarsteten Pass hinauf, der Wind wird zum Heißluftgebläse und treibt die Enduros in eine flimmernde, konturenlose Ebene. Endlose Weite,



Allein unter Männern – unterhaltsame Pause in Germe (Iran). Immer auf der Hut – Brennholz sammelnder Hirte bei Khoy (Iran).

bewuchsloses Land, sandige Böden von der Seite, welche die Bikes zum Tanzen bringen. Stunden später taucht die Silhouette eines gewaltigen Häusermeers auf. Baku kennt keine Stadtgrenze. Wie ein Geschwür breitet sich die Großstadt aus, wächst mit völlig desolaten Arbeitersiedlungen, staubigdreckigen Werkstätten sowie einem undurchdringlichen »Straßennetz« unaufhaltsam ins Umland. Verkehrsverhältnisse, die Nerven aus Stahl erfordern. Wir kleben in einem planlosen Straßenwirrwarr wie der Kaugummi an der Schuhsohle. Nichts geht mehr. Aserbaidschaner brauchen keine Verkehrsschilder, geschweige denn Richtungshinweise. Bei nur neun Millionen Einwohnern kennt schließlich jeder jeden, oder die Burschen am Steuer ihrer Ladas und Lkw aus russischen Tagen haben es im Urin, wo es langgeht. Wir irren durch ein gigantisches Erdölfördergebiet mit Pumpenanlagen aus dem vorletzten Jahrhundert, fahren an stinkenden Pfützen und Seen aus Petroleum und Erdöl vorbei, sehen, wie der feuchte Dunst über dieser Industrielandschaft allmählich die Sonne verdundelt – und haben wirklich keinen Plan!

Schließlich finden wir doch noch den Weg in die Altstadt von Suraxanı, wo in einem Tempel die Erde Feuer spuckt. Legendären haben manchmal das Problem, dass sie zerbröseln, wenn sie auf die Wirklichkeit treffen. Und so ist es auch mit Ateşgah, dem Feuertempel auf der Halbinsel Abşeron. Im Tempel züngeln immer dann die Flammen, wenn Touristen die Anlage betreten, denn schon seit vielen Jahren reicht der Öl- und Gasdruck unter dem Tempel nicht mehr aus, um ein ewiges Feuer zu entfachen. Einigermaßen ernüchtert ziehen wir wieder ab ...



Durch die Wüste – Hitze und Staub auf dem Weg nach Baku (Aserbaidschan).

Konfliktherde

Ende der 80er Jahre begann das sowjetische Imperium zu wanken. Oppositionelle forderten in Georgien die Trennung von Moskau. In diese Unabhängigkeitsbewegung mischten sich auch nationalistische Töne und Ressentiments gegen die autonomen Gebiete in Südossetien und Abchasien. 1990 erklärte das georgische Parlament die Unabhängigkeit des Landes. Durch eine fatale, polarisierende Politik taumelte das Land Anfang der 90er Jahre in einen Bürgerkrieg, in dem sich die nationalistischen Auseinandersetzungen mit den autonomen Gebieten derart zuspitzten, dass es 1992/93 mit Unterstützung russischer Militärs zum offenen Schlagaustausch mit georgischen Truppen kam. Mehr als 8000 Menschen verloren ihr Leben, als die Georgier aus Abchasien und Südossetien vertrieben wurden. Die russischen Truppen blieben im Land, erhielten von der UNO jedoch den Status einer UN-Friedensmission.

Ende 2007 setzte Russland Georgien mit Wirtschaftssanktionen erneut unter Druck. Als die Georgier Kontakte zur NATO knüpften, nahm Russland dies als Vorwand, um die Unabhängigkeitsbestrebungen Südossetiens und Abchasien völkerrechtlich zu legitimieren. Georgien fiel daraufhin mit Truppen in die autonomen Gebiete ein. Das russische Militär schlug die Angreifer zurück und besetzte nun seinerseits georgische Gebiete. Erst internationale Friedensbemühungen zwangen die Russen zum Rückzug und führten in Georgien zur Einrichtung von Sicherheitszonen. Abchasien und Südossetien erklärten ihre Unabhängigkeit. Unter den Kriegsschäden leidet die Region noch heute. Abchasien und Südossetien können von Reisenden immer noch nicht besucht werden.

Michaela ist schon dabei, das Gepäck abzuladen, um Quartier in der schäbigen Absteige neben dem Schlagbaum zu nehmen, da fahren plötzlich zwei Geländewagen durch das Grenztor und halten vor dem »Hotel«. Ein paar Offiziere steigen aus, und so ziehe ich erneut unsere Pässe aus der Jacke. Und irgendwie geht es: mit Karte und Route, ein paar Stichworten aus dem Wörterbuch und ein wenig Türkisch, das als Türkische Sprache in Aserbaidschan verstanden wird. Der Offizier gibt uns zu verstehen, dass es am Morgen keine Probleme geben werde.



Einreisebestimmungen

Für die Türkei und Georgien reicht ein mindestens noch drei Monate gültiger Reisepass. Für Aserbaidschan benötigt man ein Transit- oder Touristenvisum. Ersteres ist sechs Tage gültig (Motorräder nur drei Tage) und verlangt die Ausreise in ein Drittland. Ein Touristenvisum erfordert eine Auflistung aller Hotelreservierungen und die Hinterlegung einer Kaution an der Grenze. Am besten beauftragt man eine Vermittlungsagentur wie den Visa Dienst Bonn (www.visum.de). Der Reisepass muss noch sechs Monate gültig sein und darf keinen Einreisestempel der »Republik Berg-Karabach« oder Armeniens enthalten. Das Visum des Drittlandes (Iran) muss bei der Beantragung bereits eingetragen sein.

Auch für den Iran wird ein Visum benötigt, für dessen Beschaffung man als Individualreisender möglichst ein auf Iranreisen spezialisiertes Reiseunternehmen beauftragt. Der Reisepass muss noch sechs Monate Gültigkeit haben. Bewährte Reiseunternehmen: Iran-Erlebnis-Reisen (www.iran-erlebnis.de) und Orient Express Online, (www.orientexpressonline.de).

Motorradreisende im Iran benötigen ferner ein Carnet de Passage, das über den ADAC beschafft werden kann. Gebühren für ADAC-Mitglieder: 160 Euro / Bike. Zusätzlich muss eine Kaution von 3000 Euro pro Bike hinterlegt werden.

Punkt neun stehen wir ohne Frühstück am Schlagbaum. Eine halbe Stunde später kommt der »General«, lässt seine Wache antreten und gibt Instruktionen. Das Wunder geschieht: »No problems!« Wir werden zum Zoll geschoben und müssen die Fahrzeugpapiere zeigen. Die Bikes haben nur ein Drei-Tage-Visum ... Und prompt geht der Ärger los. Wir spielen die Ahnungslosen und versichern, dass wir gern bereit seien, eine Art »Penalty« zu bezahlen. Das ist das Stichwort: 20 Manat pro Person und wir können ausreisen. Hundert Meter weiter wartet der Iran.

Wir kommen heute nicht mehr sehr weit. Über schlichte Dörfer mit traditionellen Lehmhäusern gelangen wir in die lebhafteste Stadt Germei, die wie eingeklemmt in einer Felsschlucht hängt. Wir rollen durch Straßenzüge, in denen Händler ihre Läden und Werkstätten haben, machen Bekanntschaft mit iranischen Menschen, die uns – kaum dass wir den Sei-

tenständer ausgeklappt haben – ein »Welcome« zurufen und mit interessierten Fragen löchern. Niemals fühlen wir uns unwohl oder gar bedroht.

Bis Ardabil heißt es nochmals alle Kräfte mobilisieren. Es ist drückend heiß, die Straße führt durch Brachland ohne Schatten, ohne Gelegenheit zu einer Pause. Das Wetter wird zunehmend schlechter, und wir sind froh, im Heilbad Sar-e Eyn am Fuße des 4800 m hohen Vulkans Kuhe Sabalan eine Unterkunft zu finden.

Am Abend bummeln wir durch die hell erleuchtete Innenstadt und erleben Tausendeine Nacht. Am Ende des Fastentages erwachen die Straßen Sar-e Eyns zu neuem Leben. Die Händler haben ihre Auslagen hergerichtet, und eine Vielfalt an Farben und Gerüchen verwöhnt Augen und Nase: Gewürze und Kräuter, Blüten- und Rosenblätter, Kamille und Kräutertees, Rosmarin, Thymian, Oregano und Curry. Und am Stand gegenüber locken Nüsse und Pistazien, getrocknete Aprikosen, Datteln und Feigen, kostbarer Safran, Honig, Melonen und Granatäpfel – ein wahrer Rausch für die Sinne.

Alle Waren werden offen verkauft, nach Bedarf in Säcken und Tüten abgewogen, und der Kunde darf kosten, so viel und so oft er will. Neben dem reichhaltigen Angebot überrascht am meisten die Freundlichkeit, mit der die Menschen auf uns zugehen: das offene Lachen und die Neugier verschleierte Frauen, wenn sie Michaelas blonde Haare unter dem Kopftuch entdecken. Spätestens wenn sie hören, dass wir aus Deutschland kommen, erfahren wir eine wahre Woge an Sympathie. Welches Bild haben wir vom Iran? Wie viele Vorbehalte werden täglich durch Politik und Medien produziert, die letztlich einem friedlichen Miteinander im Wege stehen? Als der Muezzin zum Nachtgebet ruft, tasten wir uns durch dunkle Gassen zurück ins Hotel. Es gibt

Dinge, die man nie vergisst. Die Tausendeine Nacht in Sar-e Eyn gehört sicherlich dazu.

Auf der Karte lockt der Salzsee von Orumiye, und wir sehen uns bereits am Ufer flanieren. Doch der »See« ist inzwischen verlandet und hat lediglich seine Salzwiesen hinterlassen. Die Uferpromenade ist verfallen, und die Pavillons am Kieselstrand rosten gerade durch. Einheimische Mopedfahrer lotsen uns zu einer heruntergekommenen Ferienanlage am »Seeufer«. Ein einsamer Wärter muss dort ausharren und die drei, vier Reisenden, die sich pro Monat hierher verirren,

motorbike!« Ach ja, wir sind ja mal wieder mit »Cargo« unterwegs ...

Gegen Mitternacht finden wir von Doğubayazit her kommend über eine löchrige Kopfsteinpflasterstraße den Weg hinauf zum Palast Ishak Paşa Sarayı. Unterhalb des Palastes betreibt Bergführer Murat eine kleine Camping-Anlage mit Restaurant. Er hat Efes im Kühlschrank und lässt uns in einem gemütlichen Çardak (Tezelt) logieren. Worüber beklagen wir uns eigentlich?

Endlich ein Ruhetag zum Durchatmen. Am Abend unternehmen wir noch einen Ausflug in die Bergwelt oberhalb des Ishak-Paşa-Palastes. Ganz oben am Pass wartet der Ağrı (Ararat), der Schmerzreiche, und zeigt uns zum Abschied noch einmal sein schnee- und eisbedecktes Haupt. Ein Jahr ist vergangen, seit wir ihm versprochen, wiederzukommen

und hinter seinen breiten Rücken zu schauen. Viele Kilometer sind zusammengekommen, und wir haben einen Tank füllen können, der uns wieder gut über den Winter bringen wird. Tausende schöner Bilder auf der inneren Festplatte, unterschiedliche Landschaften und Städte, intensive Kontakte zu Menschen. Und immer wieder Gelegenheit, über Vorurteile und Klischees nachzudenken. Nun heißt es heimreisen, mit gestillter Sehnsucht, einem vollen Herzen und der Gewissheit: Hinterm Ararat geht's weiter.

Die ganze Reisereportage als Blog unter www.blogarchiv01.tourenfahrer.de

ES GIBT DINGE, DIE MAN NIE VERGISST. DIE TAUSENDEINE NACHT IN SAR-E EYN GEHÖRT SICHERLICH DAZU

mit einem Zimmer versorgen. Stolz führt er uns in einen Nebenraum mit einem Kühlschrank und Getränken. Allah, du bist so götig ... Das stickige Zimmer tauschen wir allerdings gern gegen unser Zelt auf der Terrasse vorm Haus, nachdem Michaela Frosch- und Ameisenalarm gegeben hat ...

Dieses Mal wollen wir pünktlich am Grenzübergang sein. Über Bazargan fließt ein Großteil des türkisch-iranischen Handelsverkehrs, und so warten bei unserer Ankunft bereits Hunderte Trucks auf ihre Abfertigung. Goodbye Iran. Hinter dem letzten Gatter warten unsere Freunde vom türkischen Zoll, und – man ahnt es bereits – ihre ersten Worte lauten: »Problem

Strecke

Vom türkischen Hattuşa aus gerechnet hat die Route eine Gesamtlänge von 6200 km, die an 22 Fahrtagen zurückgelegt wurden. Für die Anreise auf dem Fährweg über Griechenland, die Rückreise über die Balkanroute sowie für Mehrkilometer durch die im Text beschriebenen Passprobleme am türkischen Zoll kamen nochmals 6600 km mit einem Camper und Motorradanhänger hinzu, die in neun Tagen absolviert wurden.

Reiseführer / Karten

»Reisehandbuch Türkei«, Verlag Michael Müller, 4. Aufl. 2012, ISBN 978-3-89953-727-7, Preis 26,90 Euro

»Georgien: Unterwegs zwischen Kaukasus und Schwarzem Meer«, Trescher-Verlag, 5. Aufl. 2010, ISBN 978-3-89794-171-7, 18,95 Euro

»Georgisch. Wort für Wort«, Reise-Know-How-Verlag, 4. Aufl. 2008, ISBN 978-3-89416-278-8, Preis 7,90 Euro

»Aserbaidschan: Unterwegs im Land des Feuers«, Trescher-Verlag, 1. Aufl. 2009, ISBN 978-3-89794-124-3, Preis 18,95 Euro

»Iran: Islamischer Staat mit jahrtausendealter Kultur«, Trescher-Verlag, 1. Aufl. 2010, ISBN 978-3-89794-136-6, Preis 18,95 Euro

Marco-Polo-Karten »Türkei«, Maßstab 1 : 800.000, 8,50 Euro

»Kaukasus: Armenien, Aserbaidschan, Georgien«, M. 1 : 650.000, Reise-Know-How-Verlag, 8,90 Euro

»Iran«, Maßstab 1 : 1,5 Mio., Reise-Know-How-Verlag, 8,90 Euro

Auf Wiedersehen, Iran – auf der Fahrt zum Grenzübergang Barzargan (Iran-Türkei).



EDELWEISS BIKE TRAVEL,
WELTWEIT DIE NUMMER 1
IN GEFÜHRTEN
MOTORRADTOUREN

69 WEITERE
DESTINATIONEN WELTWEIT
AUS DEUTSCHLAND
02681-5904
edelweissbike@t-online.de
GEBÜHRENFREI AUS EUROPA
00800.333.593.477
worldtours@edelweissbike.com

FOLGE UNS AUF FACEBOOK:
facebook.com/edelweissbike

ERLEBE KUBA

www.edelweissbike.com
worldtours@edelweissbike.com

