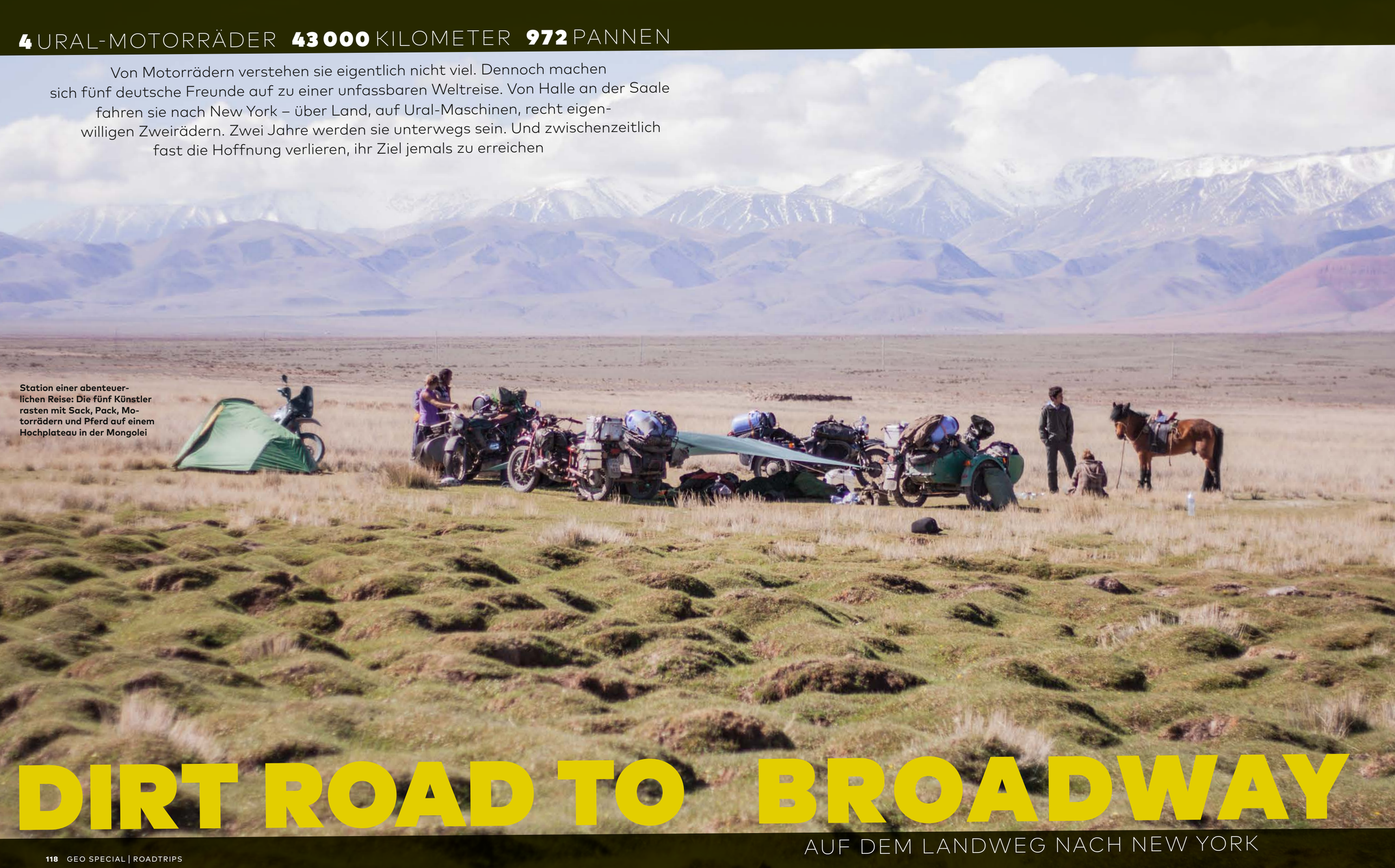
4 URAL-MOTORRÄDER **43 000** KILOMETER **972** PANNEN

Von Motorrädern verstehen sie eigentlich nicht viel. Dennoch machen sich fünf deutsche Freunde auf zu einer unfassbaren Weltreise. Von Halle an der Saale fahren sie nach New York – über Land, auf Ural-Maschinen, recht eigenwilligen Zweirädern. Zwei Jahre werden sie unterwegs sein. Und zwischenzeitlich fast die Hoffnung verlieren, ihr Ziel jemals zu erreichen



Station einer abenteuerlichen Reise: Die fünf Künstler rasten mit Sack, Pack, Motorrädern und Pferd auf einem Hochplateau in der Mongolei

DIRT ROAD TO BROADWAY

AUF DEM LANDWEG NACH NEW YORK

Zwischenstopp: Auf der Old Road of Bones steckt eine der Ural-Maschinen in einem Sumpf fest

EIN GUTER STRUMPF IST TRUMPF IM SUMPF

Bitte nicht freundlich! Die Reisegruppe in der Ausweisgalerie. Wenig Freude bereiten auch Brücken, die ins Leere laufen, wie die am Arkagala-Fluss auf der Old Road of Bones (r.)

DER LANDWEG IST KAPUTT

Es ist August.[1] Wegen all der Pannen und Unfälle in den vergangenen Monaten wird die Zeit langsam knapp: Unsere Visa für Russland laufen bald ab, und täglich müssen wir mit dem Einbruch des arktischen Winters rechnen. Uns trennen immer noch geschätzte 3000 Kilometer Luftlinie von der Beringstraße. Sosehr wir uns freuen, überhaupt so weit in diese Einöde vorgedrungen zu sein, müssen wir uns dennoch eingestehen, dass wir das Beringmeer hoch oben zwischen der Ostküste Russlands und der Westküste Alaskas in diesem Jahr nicht mehr werden erreichen können. Der Weg dorthin wird bei Weitem die größte Herausforderung unserer Reise werden, nicht nur, weil es dort – zumindest im Sommer – kein intaktes Straßennetz gibt. Die Frage ist auch, ob wir weitere physische Grenzerfahrungen[2] aushalten können und die seelische Belastung, wochenlang in einem der einsamsten Gebiete der Welt[3] auf uns allein gestellt zu sein.

Zwecks Vorbereitung auf diese Strapazen planen wir also einen Testlauf und werden uns auf die seit bereits 20 Jahren geschlossene, berüchtigte Old Road of Bones begeben. Gegen jeden gut gemeinten Rat der Einheimischen wollen wir das Abenteuer wagen, denn letztendlich können wir ja jederzeit wieder umkehren – denken wir zumindest. Uns ist zu Ohren gekommen, dass man früher, als die Old Road of Bones noch benutzt wurde, für die rund 300 Kilometer lange Strecke zwei Tage benötigte. Dementsprechend kalkulieren wir – um sicherzugehen – großzügig mit Essen und Benzin für sechs Tage, stocken unsere Vorräte in Tomtor[4] auf und lassen es uns dort noch einmal so richtig gut gehen. Anne[5] hat Geburtstag, und zur Feier des Tages gönnen wir uns eine Banja[6], grillen Schaschlik, tanzen in unseren frisch erworbenen, hüfthohen Anglerstiefeln und trinken Wodka bis spät in die Nacht. Bis zum nächsten Morgen haben wir uns erfolgreich einen Kater herangezüchtet – die ideale Vorbereitung auf die unbefestigte Piste vor uns.

Zunächst folgen wir einer ziemlich vertrauenerweckenden Schotterstraße und fahren über eine massive Holzbrücke aus dem Ort hinaus. Etwa 30 Zentimeter tiefe Pfützen tun sich vor uns auf, wir passieren sie mit Freude. Das erste nennenswerte Hindernis ist ein ausgetrocknetes Flussbett, dessen Durchquerung uns einige Mühe kostet. Die Reifen greifen nicht, sondern graben sich tief in das grobe Geröll. Selbst mit Schwung und Vollgas ist da nichts zu machen. Erst mithilfe eines Seils, das wir am Motorrad befestigen, können wir gemeinsam und mit Unterstützung der Motorkraft eine Karre nach der anderen auf festeren Grund ziehen. Jetzt wird die Straße merklich schlechter. Wir müssen uns voll konzentrieren, denn immer wieder ist der Boden mit metertiefen Löchern gespickt. Der unbarmherzige Permafrostboden macht jedem Straßenbauprojekt in diesem Terrain einen Strich durch die Rechnung. Man spürt förmlich das Eis unter den Füßen; der Boden kann bis in mehrere Hundert Meter Tiefe gefroren sein. Selbst im Sommer taut das Erdreich nur an der Oberfläche ein paar Zentimeter tief auf. Der einst mühevoll angelegte Weg[7] erinnert mittlerweile eher an eine zerfressene Hügellandschaft. Rauf, runter, wieder rauf …

Gestern und heute haben wir eigentlich gut Strecke gemacht. Bei Kilometer 40 gibt es dann plötzlich ein komisches Geräusch: Irbit Untyp[8] sackt in sich zusammen. Wie ein platter Reifen fühlt sich das nicht an. Das Rad dreht sich nicht mehr … Die hintere Schwinge von Elisabeths[9] Motorrad ist gebrochen! Wir sind zwar auf etliche Pannen vorbereitet, doch so viel Spezial-Klebeband kann man gar nicht transportieren, um dieses gebrochene Bein wieder zusammenzugipsen. Und das für diese Reparatur dringend benötigte Schweißgerät haben wir leider auch nicht dabei. Johannes[10], Anne und Efy[11] folgen einem Rasenmäher-Geräusch, das wir in der Ferne hören, in der Hoffnung, es handele sich um einen bewohnten Ort. Dem Brummen immer näher kommend, waten sie zu Fuß querfeldein durch den Morast und springen dabei von Grasbüschel zu Grasbüschel; bis der Sumpf schließlich überhandnimmt.

1 Dieser Text ist ein Auszug aus dem Buch »Auf dem Landweg nach New York«, das die Reisegruppe im Eigenverlag herausgegeben hat. Wir schreiben in dieser Passage das Jahr 2015 und steigen ein bei Kilometer 20 500 dieser Reise. Die fünf Freunde sind bis nach Sibirien vorgedrungen und machen sich auf den Weg zur Beringstraße – über die Old Road of Bones, die »Straße der Knochen«

2 Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich schon jedes Mitglied der Reisegruppe mindestens einmal mit seinem Motorrad überschlagen

3 Die Old Road of Bones, offiziell R504 Kolyma, führt durch die Republik Jakutien und die Verwaltungsregion Magadan im Osten Russlands. In beiden Gebieten beträgt die Bevölkerungsdichte 0,3 Einwohner pro Quadratkilometer

4 Dorf in Jakutien mit rund 1250 Einwohnern

5 Anne Knödler. Ihr Beiwageninhalt gestaltet sich äußerst abwechslungsreich: Wichtige Dokumente schmiegen sich an eine 20er-Packung Eier, gepolstert durch eine Handtasche voll Werkzeug. Anne transportiert aber auch das gesamte medizinische Equipment der Gruppe und eine Flasche Wodka zum Desinfizieren. Der Name ihres Motorrads: »The Rooster«

6 Russisches Dampfbad

7 Gebaut wurde die Fernstraße einst von Gulag-Häftlingen. Viele kamen dabei ums Leben. Einheimische nennen die R504 daher auch »Straße des Todes«

Anstelle eines Schweißgeräte-Verleihs finden die drei nur Millionen kampflustig summender Moskitos und unbezwingbaren Sumpf, so weit das Auge reicht. Enttäuscht und mächtig zerstochen, kehren sie zu den Maschinen zurück. Trotz dieser reichlich prekären Lage wollen wir nicht aufgeben. Am nächsten Morgen fährt ein Teil unserer Gruppe mit der kaputten Schwinge im Gepäck zurück nach Tomtor. Der Rest verbleibt an Ort und Stelle und hält Ausschau nach Bären. Natürlich machen wir uns Sorgen, denn Bereiche mit Handy-Empfang haben wir längst verlassen. Der Tag zieht sich endlos in die Länge. Doch gegen Abend kommen die anderen wohlbehalten wieder und haben allerlei Schätze mitgebracht: das frisch geschweißte Rahmenteil, extra Essen, Benzin und noch mehr Breakdown-Schokolade[12]. Wir zelebrieren die erfolgreiche Reparatur mit einem wahren Festmahl. Es gibt Nudeln mit Dosenfleisch. Die Nacht verbringen wir mitten auf der Straße. Verkehr gibt es hier ja ohnehin nicht mehr.

Die angrenzenden Gebirgszüge verhindern jeglichen Zufluss warmer Luftmassen in diese Region; deswegen gilt sie nicht nur als Kältepol, sondern auch als absolut windstill. Wir befinden uns in einer schlummernden Wildnis, kein Lüftchen durchstreift die Baumkronen, kein einziger Ton durchbricht das Nirgendwo. Tiefe Stille liegt über dem Land. In der Morgendämmerung tags darauf stört diesen Frieden nur das gequälte Aufschreien unserer Motorräder, deren Räder sich immer wieder durch Schlamm und Morast graben müssen. Nur wenige Kilometer nach unserem Aufbruch stehen wir plötzlich dem ersten Fluss gegenüber. Das schmale Gewässer wirkt beinahe kläglich, als wäre es eigentlich gar kein Hindernis für uns. Es scheint, als könne man mit einem Sprung zur anderen Seite gelangen, doch für unsere Karren ist das Wasser zu tief. Nach ausgiebiger Beratung schleppen wir zunächst einen etwa sieben Meter langen Baumstamm zum Ufer. Vielleicht können wir damit eine Brücke bauen? Aber der einzelne Baumstamm, mühsam in Position gebracht, tanzt wild in der Strömung. Er wirkt nicht nur ein wenig verloren, sondern biegt sich unter jeglicher Belastung ganz schamlos durch. Verdammt! Eine neue Idee muss her. Alle überlegen hoch konzentriert: Wie gelangen wir möglichst clever, schnell und sicher an das andere Ufer?

Schließlich entscheiden wir uns, sämtliches Öl aus Motor und Getriebe und das Benzin im Tank in unsere mitgeführten Kanister abzulassen, um die Motorräder anschließend an ein Seil gebunden durch den schmalen Fluss zu ziehen. Es bedarf einer gewissen Überwindung, in das eiskalte, hüfthohe Wasser zu steigen, um bis tief in die Nacht die Urals auf die andere Seite zu schleppen. Efy übernimmt die mit Abstand wichtigste Aufgabe und schürt das Lagerfeuer – es ist ein Genuss, sich dort aufzuwärmen. Die Flussdurchquerung kostet uns unfassbare 20 Stunden, denn natürlich müssen die Motorräder nach dem Tauchgang wiederbelebt werden. Das heißt, Wasser aus Motor und Getriebe ablassen, Luftfilter und Vergaser trockenlegen, Zylinderköpfe runter und Ventile neu einstellen, Öl und Benzin zurückfüllen und anschließend die Daumen drücken, dass jedes Motorrad auch wieder anspringt. In den folgenden Tagen häufen sich solche Hindernisse. Manchmal schaffen wir gerade einmal zwei Kilometer zwischen Sonnenauf- und -untergang. Unsere Kräfte lassen langsam nach. Vielleicht sollten wir umdrehen?

KEIN ESSEN = KEINE KRAFT

Das Essen wird langsam knapp, und es ist klar, dass wir die restlichen Vorräte rationieren müssen. Elisabeth versucht zu fischen, aber wenn man richtig Hunger hat, fängt man natürlich nichts! Efy sammelt bei jeder sich bietenden Gelegenheit Blaubeeren. Aber wie viele Blaubeeren braucht es, um fünf Personen satt zu bekommen? Aus drei Mahlzeiten täglich wird schließlich eine: das Abendbrot. Wir fasten den ganzen Tag[13], und abends trinkt jeder zwei Tassen Gemüsebrühe. Der Maggi-Mix entpuppt sich allerdings als fiese Falle – unsere angeschlagene Verdauung revanchiert sich direkt mit Durchfall. →

13 Drei der fünf Freunde am Ende ihrer Kräfte

8 Kosename eines der Motorräder

9 Elisabeth Oertel. Im Alter von 16 Jahren ist Elisabeth bereits jeden Tag mit ihrem Moped zur Schule gefahren. Damit hat sie wohl die meiste Fahrpraxis aller Reisegruppenmitglieder. Elisabeths Versicherung taufte ihre Ural versehentlich »Irbit Untyp«, da der Fahrzeugschein falsch aus dem Russischen übersetzt wurde. Laut der Fahrzeugpapiere ist die Gruppe also mit drei Ural-Motorrädern und einer Irbit unterwegs

10 Johannes Foetsch. Sein Motorrad heißt »Suzanne Schwepchess«, benannt nach seiner ersten Freundin, mit der er im zarten Alter von vier Jahren zusammen war. Johannes ist während der gesamten Reise für die Navigation, Koordination und den Zigarettenvorrat verantwortlich. Er ist der Einzige in der Reisetruppe mit 100 Prozent Sehkraft und halbwegs funktionierenden Bremsen. Seine Beifahrerin: Efy

11 Efy Zeniou. Efy kommt aus Zypern und ist das absolute Gegenteil von Johannes. Sie sieht schlecht und bewegt sich so langsam wie Nebel. Sie sitzt in ihrem Beiwagen-Büro und dokumentiert akribisch jede Panne

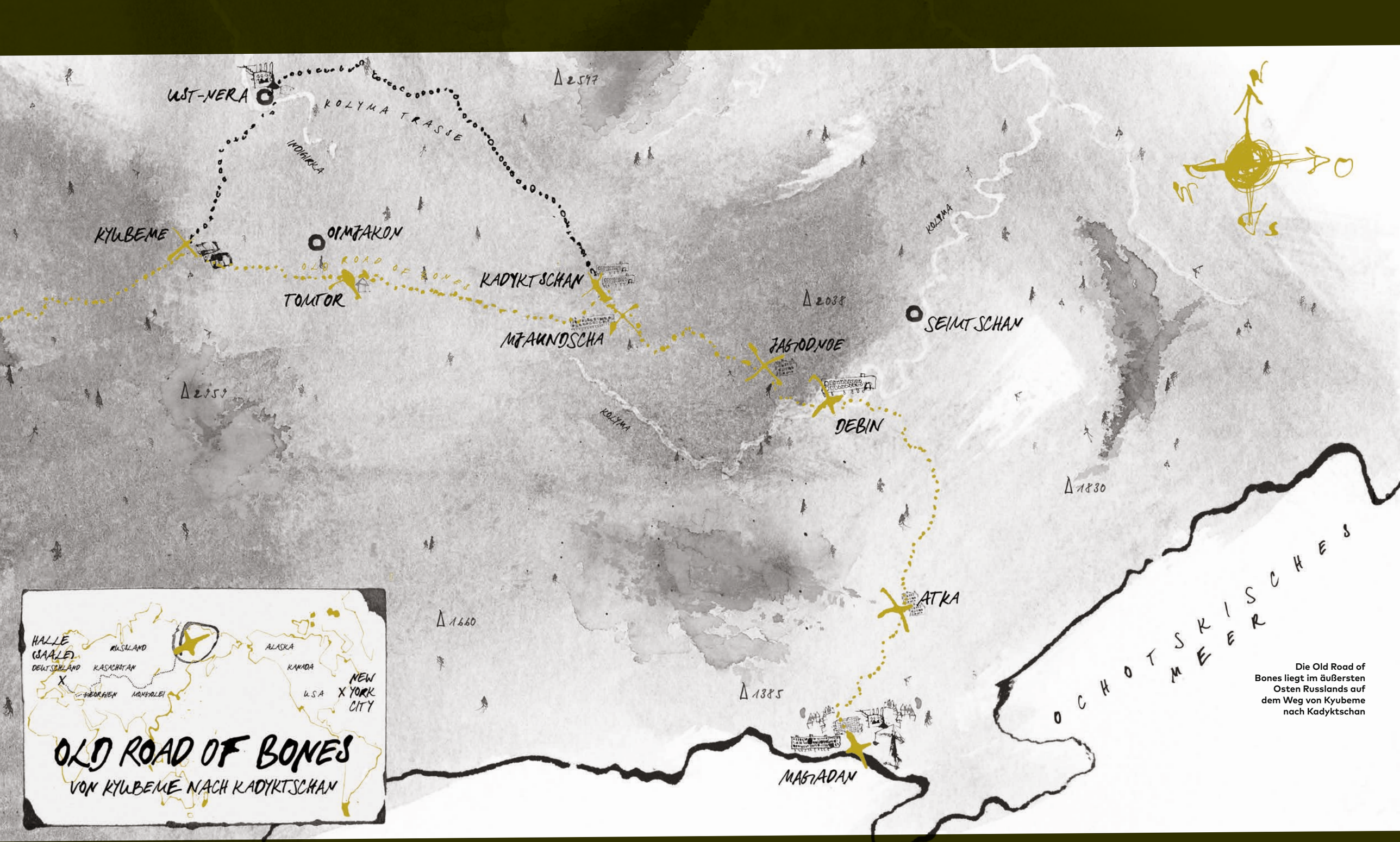
12 Schokolade, die Efy bei jeder Panne wie selbstverständlich aus einer alten Socke zaubert

EIN COOLER CAMELBOY

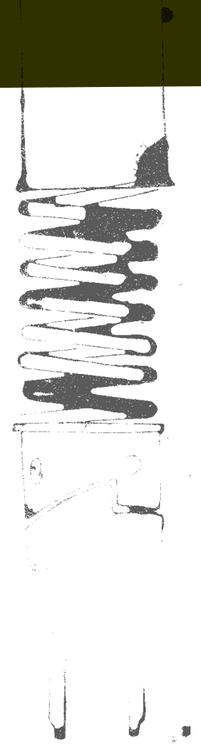
972 Pannenpausen erträgt man irgendwann nur noch mit Humor. Efy (l.) und Johannes spannen ein Kamel an ihren Beiwagen. Werktitel: mongolische Ural

PACKT PENIBEL

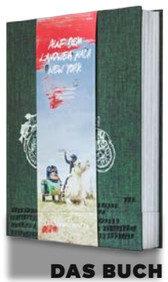
INVENTUR ZUM REISEBEGINN 1 RÄUCHEROFEN 2 TÖPFE UND PFANNEN 3 TARP (25 M² GROSSES DACH OHNE WÄNDE) 4 SCHAFFFELLE 5 SCHLAFSÄCKE 6 BEAUTYCASE 7 SOCKEN 8 FLIPFLOPS 9 WILDLEDER-SCHUHE 10 VERBANDKASTEN 11 KAMERA-EQUIPMENT 12 EFY 13 EFYS KOFFER 14 BESTECHUNGSGESCHENKE 15 JULIA-BARBY (EIN TALISMAN) 16 SCHACHSPIEL 17 BÜCHER 18 BÜRO 19 GRUNDAUSSTATTUNG ERSATZTEILE



Die Old Road of Bones liegt im äußersten Osten Russlands auf dem Weg von Kyubeme nach Kadyktschan



14 Kaupo Holmberg. Er stößt erst im Winterlager in Georgien zur Gruppe. Fortan dreht sich sein Leben um 200 Kilogramm Metall und die Kleinteile, die bis zum Rand gestapelt im Beiwagen seiner Ural namens »Decadenta Lindenhorn« liegen. Als fahrende Werkstatt muss Kaupo bei jeder Panne sofort zur Stelle sein



DAS BUCH

»Auf dem Landweg nach New York« heißt das kunstvoll gestaltete, 400 Seiten dicke Buch zur gesamten Reise. Erhältlich nur online auf *leavinghomefunktion.com*, 50 €

EIN GUTER STRUMPF IST TRUMPF IM SUMPF

MITTLERWEILE SIND DIE PFÜTZEN VOR UNS dermaßen überdimensioniert, dass sogar Seerosen darauf wachsen. Johannes prüft das Gewässer auf seine Durchfahrbarkeit und sinkt mit den Anglerstiefeln bis zu den Oberschenkeln ein. Das ist eindeutig zu tief für unsere Motorräder. Leider können wir nur in knapp knietiefes Wasser, ansonsten würde der Motor buchstäblich absaufen. Wir müssen also einen Weg um den Teich herum finden. Die direkte Umgebung einer solchen Pfütze besteht meist aus einer Art sumpfigen Wiese mit 60 Zentimeter tiefen, matschgefüllten Fahrrinnen. Ohne Bäume zu fällen, um die Löcher mit allerlei stabilem Geäst aufzufüllen, haben wir keine Chance, durchzukommen. Unser System – ein Flaschenzug, bestehend aus drei Umlenkrollen und 200 Meter Seil – ist ein unerlässlicher Begleiter geworden. Stets griffbereit auf den Beiwagen geschnallt, ziehen wir damit die bis zu 800 Kilogramm schweren Motorräder durch Sumpf, Wald und Wasser. Zentimeter für Zentimeter kämpfen wir uns vorwärts, pausenlos begleitet von einer schwarzen, nervig summenden Mücken-Wolke. Nach sieben Tagen stecken wir mittendrin im Schlamassel: Es sind noch ungefähr 100 Kilometer bis zur nächsten vernünftigen Straße und 160 Kilometer zurück nach Tomtor. Wir können nicht mehr umdrehen, denn dafür reicht das verbliebene Benzin nicht mehr.

DER LANDWEG IST KAPUTT

WIEDER TREFFEN WIR AUF EINEN FLUSS. Dieser ist wirklich gigantisch, wesentlich breiter als der letzte und brusttief. Es beginnt zu regnen, und der Wasserspiegel steigt im Minutentakt. Fassungslos blicken wir auf den reißenden Strom und die Überreste einer Brücke, die ihn einst überspannte. Wie kommen wir da nur rüber? Das Wasser zwickt wie Tausend kleine Nadelstiche am Bein. Das andere Flussufer ist mindestens 25 Meter entfernt. Wir binden Kaupo [14] einen Strick um den Bauch. Er durchquert das verrückt gewordene Gewässer, um die 200 Meter Seil und alle Spanngurte, die wir haben, zum gegenüberliegenden Ufer zu bringen. Dort befestigt er das System. Gesichert wird das schwimmende Motorrad diesmal durch ein zusätzliches Stahlseil. Erneut lassen wir Motor, Getriebeöl und Benzin ab. Auch sämtliches Gepäck muss abgeladen werden. Das erste Motorrad kann in See stechen. Die Überfahrt funktioniert reibungslos. Gebannt starren wir auf das skurrile Bild. Die Ural schaukelt wie eine Nussschale über die Wogen des Flusses, bis plötzlich die Sicherungsleine reißt und das Motorrad davontreibt. Wir zerren die Karre gegen die starke Strömung Richtung Ufer. Unsere Kräfte reichen nicht mehr aus, um die Ural an Land zu ziehen, zu klamm sind die Finger, zu taub die Beine. Wir binden sie fest. Bis zum Morgengrauen parkt das Motorrad im Fluss und läuft randvoll. Am nächsten Tag ist der Wasserspiegel wie durch Zauberhand um dreißig Zentimeter gesunken, sodass wir vergleichsweise problemlos die restlichen Urals übersetzen können. Jetzt wartet nur noch unser Gepäck auf den Fährmann. Wir benutzen das Seilsystem, um unsere Sachen zur gegenüberliegenden Brücke, beziehungsweise zu dem, was davon übrig ist, zu hangeln. Ungefähr zwei Stunden, nachdem wir sämtliches Gepäck, Ersatzteile, Kanister und sonstigen Hausrat zur anderen Seite geschleust haben, beginnt es zu knirschen und knacken. Entsetzt schauen wir zu, wie die Überreste der Brücke in sich zusammenkrachen.

FASTENZEIT

UNSERE LETZTE RICHTIGE MAHLZEIT auf der Old Road of Bones besteht aus einer Mehlschwitze, angereichert mit 250 Gramm Buchstabensuppe und einer Yum-Yum-Brühe. Dazu als Beilage Blaubeeren auf Gelatine, abgerundet mit einer Prise Vanillinzucker. Und als finales Schmankerl zaubert Anne ein Dessert hervor. Es ist ein Glas Rumtopf, persönlich eingelegt von ihrer Großmutter, das schon seit Beginn (!) unserer Reise gut behütet im Beiwagen-Versteck reifen konnte und für einen besonderen Anlass reserviert war. Ironischerweise ist Geld jetzt das Einzige, das wir noch in unseren Taschen haben. Da es hier weit und breit kein Geschäft gibt, nützt uns das reichlich wenig.

BRÜCKEN SIND EINE SINNVOLLE ERFINDUNG

AM ENDE LIEGEN UNSERE NERVEN BLANK. Zu den katastrophalen Straßenbedingungen kommen nun auch mehr und mehr Aussetzer der Maschinen hinzu. Als wir endlich nur noch rund 35 Kilometer von der Kreuzung mit der neuen Kolyma-Trasse – dem Weg in die Zivilisation – entfernt sind, beschließen wir, einen Teil unserer Maschinen zurückzulassen, da das Benzin für alle Maschinen zu knapp ist. Gemeinsam fahren wir auf zwei Motorrädern weiter.

35 Kilometer klingen zwar nicht viel, können aber unter solchen Umständen und im schlimmsten Fall mehrere zähe Tage auf unseren klapprigen Gäulen bedeuten. Neben uns taucht ab und zu ein riesiger Fluss auf, dessen Anblick allen einen kalten Schauer über den Rücken jagt. Die Angst, dass wir auch diesen Riesen irgendwann überqueren müssen, nimmt zu. Und wie sollte es anders sein: Die Straße endet direkt in diesem Ehrfurcht gebietenden Fluss. Unser letzter Funke Hoffnung ist eine alte Brücke, die vor unserer Nase auftaucht. Bereits von Würstchen und Snickers am anderen Ufer träumend, laufen wir das reichlich in die Jahre gekommene Konstrukt ab … und müssen mit Entsetzen feststellen, dass die Brücke nach 200 Metern einfach steil abbricht! Alle Erwartungen, die Motorräder ohne Weiteres zur gegenüberliegenden Seite fahren zu können, zerplatzen. Es ist zum Heulen. Niemand sagt ein Wort. Nur noch das Knurren unserer Mägen treibt uns weiter. Wir nehmen unsere Laptops, Festplatten, Pässe, ein paar trockene Socken und jeweils einen Benzinkanister in die Hand, durchqueren das brusttiefe Wasser zu Fuß und laufen in die Richtung, in der wir die nächste richtige Straße vermuten.

IN DER FERNE ERBLICKEN WIR DIE SILHOUETTE EINER STADT

EINE STADT! KADYKTSCHAN [15]. Das macht uns Hoffnung. Zumindest aus der Ferne. Aber alle Erwartungen zerschlagen sich schnell. Vor den Wohnblöcken hängt zwar noch Wäsche auf der Leine, doch leider ist von den ehemals 10 000 Bewohnern keiner mehr zu Hause. Essen und Benzin haben sie auch mitgenommen. Der Sumpf überflutet gemächlich die Garagen, die Natur holt sich bereits die Geisterstadt zurück. Obwohl wir nichts außer verlassenen Gebäuden vorfinden, sind wir doch erleichtert, denn wir haben hier zumindest eine richtige Straße gefunden! Ein Verkehrsschild macht uns Mut: In 12 Kilometern liegt der nächste Ort, Myaundscha.

Wir stoppen einen vorbeifahrenden Linienbus und müssen dem Busfahrer nichts erklären. Unser Anblick lässt ihn wissen, dass uns außer einer Dusche auch noch einiges anderes fehlt. Verstaubt und zottelig quetschen wir uns auf die schmalen Sitzbänke, unsere Kanister stellen wir im Gang ab. Eine chic angezogene Dame mustert uns von oben bis unten, die restlichen Fahrgäste tuscheln.

In Myaundscha angekommen, stürmen wir den Dorfladen und essen alles auf einmal: Mayonnaise mit Snickers und Würstchen, Kekse und Brot, Käse und Schokolade, Bier, Milch und Saft. Nach den wohlverdienten Bauchschmerzen und einer erholsamen Nacht in einer Arbeiterunterkunft kehren wir am nächsten Morgen zurück zur verhassten Straße, allerdings mit übertrieben viel Nahrung und reichlich Benzin im Gepäck. Wir starten die Bergungsaktion und holen zunächst alle zurückgebliebenen Motorräder zum Fluss. In dem Moment, als wir unser System an der ersten Karre befestigen, kommt ein Ural-Truck [16] um die Ecke gebogen. Wir bringen mit der Hilfe der selbstlosen Einheimischen und des urigen Lkw alle Motorräder trocken über den Fluss. So wendet sich das Blatt, und es macht richtig Spaß, auf dem Rücken des alten Lkw den Rest der löchrigen Strecke zu bewältigen. ◐

15 Die Geisterstadt Kadyktschan

16 Ein Ural-Truck mit Kran