

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer



Ein Bild als Inspiration zur Reise

Es war ein Foto in einem Inserat eines Reisebüros, das mich fesselte und spontan zu meiner Frau Sonja sagen liess: „Das wird unser nächstes Reiseziel sein!“ Das Bild zeigte den schneebedeckten Berg Ararat, und davor, auf einem Hügel gelegen, eine aus massiven Steinblöcken gebaute, offenbar uralte Kirche. Das Inserat warb für eine Gruppenreise nach Armenien. Das kleine Land, hinter der muslimischen Türkei und angrenzend an den strengislamischen Gottesstaat Iran gelegen, gilt als das älteste christliche Land. Alleine schon diese Tatsache kann den, der gerne Länder besucht, die noch abseits der Touristenströme liegen, neugierig machen. In unserem Falle kommt noch hinzu, dass wir schon 1989, noch zu der Zeit also, als Georgien und Armenien zur riesigen Sowjetunion gehörten, – und somit noch hinter dem Eisernen Vorhang lagen – der malerischen türkischen Schwarzmeer-Küste entlangefahren sind. Die geschlossene Grenze zum heutigen Georgien zwang uns dann, wehmütig die Küste zu verlassen und den weiteren Weg Richtung Osten über das Landesinnere zu nehmen. Wir bewunderten dann den eindrücklichen Berg Ararat von Süden her und überquerten bald darauf die Grenze in den Iran, der damals noch von Ayatollah Khomeini regiert wurde. Doch das ist eine andere Geschichte.

Nun besteht aber offenbar die Möglichkeit, das weitgehend isolierte und vom Rest der Welt scheinbar vergessene Land zu besuchen. Unsere Neugier war geweckt und erste Informationen wurden eingeholt. Es zeigte sich bald, dass unser grösstes Problem lediglich darin bestand, genügend Urlaubszeit zu bekommen, denn alleine die Hin- und Rückreise benötigt doch einiges an zeitlichem Aufwand. Und wenn wir schon in diesen entlegenen Winkel fahren, soll die Reise gleich noch mit einer Umrundung des Schwarzen Meers gekoppelt werden.

Der gewünschte 2-monatige Urlaub konnte organisiert werden, und so schiffen wir Mitte April 2008 auf der zeitsparenden Fähre nach Igoumenitsa ein. Nordgriechenland kennen wir schon von früheren Reisen, und wir lassen daher die vielen Sehenswürdigkeiten links liegen. Auch Istanbul ist uns bereits von früheren Besuchen her bekannt. Gerne würden wir aber nochmals durch den riesigen Basar streunen und das eine oder andere Bauwerk besichtigen, das totale Verkehrschaos, verbunden mit stundenlangem Warten im Stau, lässt uns

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

aber darauf verzichten, zumal auch definitiv keiner der früheren Campingplätze innerhalb der Stadt mehr existiert.

Türkische Schwarzmeer-Küste

In Karasu, etwa 150 Kilometer von Istanbul entfernt, treffen wir auf die Schwarzmeer-Küste. Von nun an soll es – so hoffen wir wenigstens – ohne Hektik gemütlich weitergehen. Bald schon ist die Landschaft dicht mit Haselnusssträuchern überzogen. In Eregli kann man gleich von der Strasse aus beim Bau neuer Frachtschiffe zuschauen. Eifrig wird gehämmert und geschweisst. Bei der Bergwerkstadt Zonguldak wendet sich die Hauptstrasse vom Meer ab, wir wollen aber auf einer auf der Karte dünn eingezeichneten Nebenstrasse an der Küste bleiben. Der erste Versuch endet in einer Abfallgrube, wo der Müll der Stadt entsorgt wird. Nach einigem Suchen finden wir dann die Abzweigung. Sehr steil geht es durch ein Aussenquartier den Berg hoch, um dann wieder ebenso steil auf der anderen Seite hinunterzuführen. Die holprige Strasse führt geradewegs auf das Werkareal der Bergbaugesellschaft zu. Sind wir wieder falsch? Doch es geht weiter, und schon bald windet sich das Strässchen wiederum steil hoch, um dann in die nächste Bucht hinunter zu stürzen. Hier finden wir auch gleich einen idealen Übernachtungsplatz direkt am Meer. Im Hochsommer wäre diese schöne Bucht wohl von badenden und picknickenden Einheimischen belegt – worauf der leider allgegenwärtige Müll schliessen lässt – doch zu dieser Jahreszeit verirrt sich niemand hierher.

Das von den Byzantinern befestigte und wunderschön in einer steilen Bucht gelegene Städtchen Amasra erreichen wir am Mittag des folgenden Tages. Der Ort wird rege von türkischen Touristen besucht. Ein Fisch-Restaurant reiht sich an das andere und die engen Gassen sind mit schwer beladenen Souvenirständen gesäumt.

Frisch gestärkt machen wir uns auf den Weg. Ab Amasra wird es traumhaft schön. Stetig folgt die bucklige und holprige Strasse dem stark gegliederten Verlauf der Küste, steigt immer wieder hoch hinauf, um die steilen Klippen zu umgehen, und fällt dann im nächsten Küsteneinschnitt erneut tief hinab, um schliesslich einen Bach oder Fluss zu überqueren und dann sogleich wieder hinaufzusteigen. Dichter Mischwald, ab und zu von kleinen Äckern durchsetzt, überzieht die Landschaft. Immer wieder bieten sich fantastische Ausblicke auf das Meer und die gegliederte Küste mit ihren wunderschönen Buchten, von denen einige auch über eine Strasse zugänglich sind. Wo eine Strasse hinführt, da hat es allerdings auch Häuser, die aber um diese Jahreszeit mehrheitlich leer stehen oder von freundlichen Einheimischen bewohnt werden. So machen wir immer frühzeitig Feierabend, um den ausklingenden Tag gebührend geniessen zu können. Auch das Wetter zeigt sich von seiner besten Seite, was aber nicht immer so sein muss, denn das Klima kann am Schwarzen Meer auch sehr garstig sein – und das üppige Grün der Natur kommt ja auch nicht von ungefähr.



Der Traum dauert bis vor Sinop, denn dort wird die Küste flacher und ist entsprechend auch wieder vermehrt erschlossen und besiedelt. Der Alptraum aber beginnt ab Samsun. Die Bauwut der Türken ist uns schon längst aufgefallen. Nicht nur Istanbul hat sich während der letzten Jahre enorm verändert: Übers ganze Land entstehen neue Satellitenstädte und Wohnblockviertel. Viele stehen aber leer oder bleiben unvollendet. So sieht man immer wieder

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezzer

hässliche Bauruinen, wie auch sonst die meisten Häuser irgendwie halbfertig ausschauen. Die Ästhetik der früheren osmanischen Baumeister scheint völlig abhanden gekommen zu sein. Auf dem 400 Kilometer langen Küstenabschnitt zwischen Samsun und der georgischen Grenze haben sich irgendwelche Technokraten ein in unseren Augen fragwürdiges Denkmal gesetzt, indem sie diesen mit einer durchgehend 4-, teilweise sogar 6-spurigen Schnellstrasse erschlossen haben. Buchten und Strände wurden mit Millionen von Steinblöcken für das Trasse und für Wellenbrecher aufgefüllt. Die Strasse führt fast gänzlich direkt am Meer, vor den Wohnhäusern der Menschen, entlang. Sie wurden bestimmt nicht um das Einverständnis gefragt, denn die Strände und der Zugang zum Meer wurden ihnen genommen. Auch scheint die Notwendigkeit dieses gigantischen Eingriffs in die Natur fraglich, da ausserhalb der grossen Städte nur geringer Verkehr herrscht.

Georgien zum Ersten

Schneller als geplant stehen wir deshalb an der türkisch-georgischen Grenze. Wir fahren an den zahlreich wartenden LKWs vorbei zum türkischen Grenzposten, der die Formalitäten zügig abwickelt. Dasselbe könnte man auch vom georgischen sagen, wenn nicht beim Einlesen unserer Pässe ein technisches Problem bestünde. Offenbar hat das mit dem Konstrukt unserer Schweizerpässe zu tun, denn dasselbe ist am Vortag bei einem Schweizer Radfahrer passiert. Einfach halber wird auf das Scannen der Pässe verzichtet. Eine junge, gut Englisch sprechende Beamtin nimmt sich unser an und in weniger als einer Stunde haben wir die Grenze hinter uns. Sogar ein – allerdings nicht allzu üppig – ausgestattetes Tourismus-Büro gibt es, aber immerhin kann es mit einem brauchbaren Stadtplan für Batumi und einer Karte für die autonome Region Adscharien aushelfen.

Die einst blühende Hafenstadt Batumi liegt nur wenige Kilometer hinter der Grenze. Als Georgien noch zur Sowjetunion gehörte, war das Land mit seinem milden, hier an der Schwarzmeerküste sogar subtropischen Klima, ein sehr beliebtes Urlaubsziel der Russen. Davon zeugen die zahlreichen Herrschaftshäuser oder das Casino. Vieles ist heute aber verwahrlost und am Verfall. Trotzdem strahlt wenigstens das Hafenviertel einen gewissen Charme aus und erinnert mit den palmenumsäumten Boulevards, den bunten Fassaden der Häuser und den durchlöchernten Seitenstrassen ein wenig an eine exotische mittelamerikanische Hafenstadt. Unser Ziel sind zuerst einmal die Geldwechsler und dann der Hafen, wo wir die Verschiffungsmöglichkeiten nach Russland abklären. Es existiert jedoch nur ein Personen-Schnellboot nach Sotchi.

Somit verlassen wir Batumi schon bald wieder und nehmen die unweit der türkischen Grenze entlang führende Strasse zum Goderdzi-Pass. Das Tal wird immer enger und nach 60 Kilometern ist es auch mit der bis anhin mehrheitlich ordentlichen Strasse vorbei. Wir stellen uns beim Fluss auf das Areal einer der vielen zerfallenen Industriekomplexe aus sowjetrussischer Zeit und verbringen eine ruhige Nacht.



Die Strasse wird zunehmend schlechter. Vom einstigen Asphalt sind nur noch Fragmente übrig geblieben. Bei Regen dürfte diese Route infolge Erdrutschen oder Unterspülungen wohl des Öfteren unterbrochen sein. Das Wetterglück steht aber auf unserer Seite und so kommen wir, wenn auch sehr langsam, höher und höher. Die vielen Obstbäume stehen in voller Blüte und geben einen warmen Kontrast zu der schroffen Landschaft und den ärmlichen Häusern, an denen aber nichtsdestotrotz immer mindestens eine Parabolantenne darauf hinweist, dass die Neuzeit

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

auch hier Einzug gehalten hat. Auch das Handy ist längst in diese abgeschiedene Welt vorgedrungen und allgegenwärtig. So ist selbst der Schafhirte, unweit der Passhöhe und bereits zwischen den ersten Schneefeldern, am Telefonieren. Autos sind hingegen nur noch wenige unterwegs und wir fragen uns, ob der Goderdzi-Pass überhaupt schon offen ist, denn die Schneemauern werden höher und höher, bis sie schliesslich weit über unser Autodach reichen. Aber die Passhöhe von knapp über 2'000 Metern ist erreicht und der Abstieg kann in Angriff genommen werden.

Die Landschaft ändert sich radikal. Nachdem das Tal auf der anderen Seite des Passes ziemlich intensiv bewirtschaftet wurde, ist jetzt weit und breit kein Gehöft mehr zu sehen. Dafür fahren wir nun durch dichten Nadelwald. Auch der feuchte Nebel weicht einem blauen, wolkenlosen Himmel. Nur die Strasse bleibt weiterhin sehr schlecht und wir wundern uns, wie die Georgier mit ihren Ladas und Ford Transits diesen Weg meistern.

Höhlenstadt Wardsia

Trotzdem kommen wir noch am selben Abend in jenem engen, abgeschiedenen Tal an, wo sich eine der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten Georgiens befindet, nämlich die Höhlenstadt Wardsia. Schon bald entdecken wir die vielen von Menschenhand geschaffenen Höhlen in einer 500 Meter hohen Felswand. Gleich am Ufer des reissenden Mtkwari finden wir einen idealen Stellplatz mit Blick auf die Höhlenstadt, deren Entdeckung wir dann morgen angehen werden.



Zuerst waren es Einsiedler und einzelne Mönche, die zur Zeit des frühen Christentums in dieser Abgeschiedenheit geistige Einkehrung fanden. Später suchten hier Christen Zuflucht vor den heranstürmenden Mongolen oder Arabern. Den natürlichen Höhlen im weichen Tuffstein wurden weitere hinzugefügt und durch Querstollen miteinander verbunden. Zur Blütezeit Wardsias lebten hier 800 Mönche, die den Komplex von 2'000 Sälen und Kammern erhielten, verwalteten und Lebensmittelvorräte anlegten. Die Höhlen konnten bis zu 50'000 Menschen aufnehmen. Zugänglich war das Kloster über Leitern, die eingezogen wurden, wenn Feinde nahten. Daneben führten einige bestens getarnte unterirdisch Gänge vom Ufer des Flusses in den Berg, durch die man über ein Gewirr von engen Treppen und Falltüren ins Innere des Klosters gelangte. Das Wasser erhielten die Bewohner aus einem riesigen Reservoir, das sich aus Mineralquellen im Bergesinneren speiste und über unterirdisch verlegte keramische Röhren mit dem Fluss verbunden war. Über Öffnungen und raffinierte Windkanäle konnten auch die inneren Höhlen ständig mit Frischluft versorgt werden, ohne dass die vielen Menschen auf engstem Raum an ihren eigenen Ausdünstungen ersticken mussten. Ihre Notdurft verrichteten sie über spezielle Balkone an den Aussenwänden. Es heisst, dass sowohl die Mongolen als auch die Osmanen dieser Festung nur deshalb habhaft wurden, weil sie durch Verrat von den unterirdischen Gängen und ihren Geheimnissen erfuhren.

Über Jahrhunderte verwaiste dann Wardsia. Die Höhlen dienten nur noch Hirten und ihrem Vieh als Unterkunft. Anfang des 19. Jahrhunderts zerstörte dann ein Erdbeben die meisten Stollen. In jahrzehntelanger Kleinarbeit wurde im 20. Jahrhundert wenigstens ein Teil des Komplexes wieder ausgegraben und restauriert. Heute leben auch wieder einige Mönche in einem für Besucher nicht zugänglichen Teil der Höhlenstadt und Einheimische pilgern nach Wardsia, um an Messen und Feierlichkeiten teilzuhaben.

Nachdem Sonja die Höhlenstadt erforscht hat – für mich im Rollstuhl war das leider nicht möglich – wollen wir noch auf dem Feldweg unterhalb der Höhlenstadt spazieren. Wir pas-

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

sieren eine Gruppe einheimischer Männer, die es sich gerade bei einem üppigen Picknick gut gehen lassen. Als sie uns gewahr werden, winken und rufen sie uns zu sich heran. Kaum angekommen, drückt man uns schon ein Stück mit einer dicken Scheibe Schafskäse bedecktes Brot und ein mit hellem Rotwein gefülltes Glas in die Hand. Es wird eifrig angestossen und nachgefüllt und entsprechend gehoben ist die Stimmung. Als nächstes gibt es mit grüner Gemüsepaste bestrichenes Brot, das ebenfalls sehr lecker ist. Dank unseren geringen Russisch-Kenntnissen können wir uns immerhin ein wenig mit den Gastgebern unterhalten und ihnen bei gegebener Zeit auch verständlich machen, dass wir nun gesättigt sind und gerne den Spaziergang fortsetzen würden. Lachend und mit den besten Wünschen verabschieden sich die Männer von uns. Die berühmte georgische Gastfreundschaft existiert offenbar nicht nur in den Reisebüchern, denn das nächste Beispiel erlebe ich schon wenig später: Während Sonja das Auto zu unserem Stellplatz am Fluss fährt, nehme ich den Weg unter meine Rollstuhlräder. Zwei bärtige Männer kommen, sich laut unterhaltend, entgegen. Unvermittelt eilt der eine von ihnen zu mir und gibt mir einen Wangenkuss. Freundlich lächelnd schaut er mich kurz an und läuft dann mit weiten Schritten seinem Begleiter nach. Im Moment bin ich etwas überrascht, doch während den kommenden Wochen kann ich diese Geste unter befreundeten Männern noch oft beobachten. Auf jeden Fall ist es ein tolles Gefühl, wenn man sich in einem fremden Land derart willkommen fühlen kann.

Gegen Abend fahren wir zur hoch über dem Tal gelegenen Ruine des einstigen Intourist-Hotels. Von hier hat man eine prächtige Aussicht auf das Tal, die umliegenden Berge – von denen sich die westlich gelegenen bereits auf türkischem Boden befinden – und natürlich auf die Höhlenstadt, die aus dieser Perspektive gleich auf Augenhöhe gegenüber liegt. Wir können beobachten, wie die Mönche ihren Tagesgeschäften nachgehen und wie bei einbrechender Dunkelheit eine Messe für eine Gruppe Einheimischer zelebriert wird.

Am folgenden Morgen führt uns die Hauptstrasse erneut dem reissenden Fluss entlang. Das viele Wasser muss wohl von der Schneeschmelze stammen, denn Regen ist weit und breit keiner in Sicht. Bei Akhalkalaki verlässt die Strasse den Fluss und man kommt auf eine windgepeitschte Hochebene. Zuerst verpassen wir aber infolge fehlender Wegweiser noch eine Kreuzung (N 41°24.862 / E 43°28.935). Sonja merkt aber bald, dass wir in die falsche Richtung fahren. Unter schattenspendenden Pappeln ist eine Familie am Picknicken. Wir fragen sie nach dem Weg und bekommen auch gleich die Bestätigung, dass wir umdrehen müssen. So einfach geht das aber nicht, denn man lädt uns zum Essen und Trinken (dieses Mal Wodka) ein, doch lehnen wir dankend ab, da die Grenze nicht mehr weit ist und wir genügend Zeit zum Erledigen der Formalitäten haben wollen.

Dieser Entscheid war auch der einzig richtige, denn die letzten 25 Kilometer auf georgischem Boden haben es dann noch in sich: Die Strasse besteht nur noch aus tiefen Löchern. So sucht man sich den Weg auf den vorgegebenen Spuren durch die grüne Grassteppe neben der Trasse, bis dann endlich das Zollgebäude erreicht ist.



Armenien

Wie schon die Einreise, geht auch die Ausreise auf georgischer Seite schnell und unkompliziert vonstatten. Das Visum für Armenien haben wir uns sicherheitshalber schon zu Hause besorgt, doch hätte man es, wie sich nun herausstellt, auch an der Grenze zu einem erst

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

noch viel günstigeren Preis erhalten. Vorerst wütend werden wir, weil der Zöllner 65 Euro (!) für Strassengebühren und Zollformalitäten verlangt. Erinnerungen an Afrika werden wach und wir denken natürlich zuerst an Korruption. Doch der Mann kann uns die Preisliste zeigen und stellt auch eine offizielle Quittung in Aussicht. Und er entschuldigt sich für die auch seiner Meinung nach überrissenen Gebühren. Formalitäten und Diskussionen dauern über zwei Stunden und da Armenien die Uhr auch noch um eine Stunde vorrückt, beschliessen wir – mit freundlicher Genehmigung der Grenzer – gleich am Zoll zu übernachten.

Armenien begrüsst uns mit einer baumlosen, grünen Steppenlandschaft, die sich in sanften Wellen bis zu den schneebedeckten Kuppen des Aragat-Gebirges im Süden und des Kleinen Kaukasus im Osten erstreckt. Und wie vom Grenzer versprochen, befindet sich die Strasse in einem tadellosen Zustand.

Gjumri ist unsere erste Stadt im neuen Land. Die zweitgrösste Stadt Armeniens wurde durch das schwere, viele Tausend Opfer fordernde Erdbeben von 1988 arg in Mitleidenschaft gezogen. Auch heute noch ist man mit dem Wiederaufbau beschäftigt. Auffallend ist die Bauweise der Häuser, denn die Mauern werden aus kubischen Tuffstein-Blöcken errichtet. Diese Tuffstein-Gebäude werden wir auch noch in anderen Landesteilen antreffen, jedoch, je nach Herkunft des Steines, in roter oder schwarzer, wie hier in Gjumri, oder in gelber Farbtonung. Das nächste, was uns auffällt, ist der Hang zum westlichen Lebensstil. Vor allem die jungen Frauen geben sich sehr modisch und selbstbewusst. Dass allenthalben Handys klingeln oder Passanten im Gehen am Telefonieren sind, muss eigentlich schon gar nicht mehr erwähnt werden.

Wir verlassen Gjumri wieder und machen uns auf die Suche von Dschraphi, einer Karawanserei an der legendären Seidenstrasse. Auf einem Hügel gelegen und daher schon von weit her sichtbar, ist sie leicht zu finden. Zwar liegt die Karawanserei grösstenteils in Ruinen, doch die noch intakten Reste lassen die typische Architektur dieser Gebäude erkennen: ein langgestreckter, rechteckiger Grundriss, in den kleine Gewölbe als Unterkünfte für Reittiere eingesetzt wurden. Neben der Karawanserei steht eine völlig intakte – und den Ikonen und Kerzen nach zu schliessen auch rege benutzte – kleine Kirche aus schwarzem Tuffstein. Nahebei hütet ein Schäfer seine Herde und winkt uns freundlich zu.

An den in der Sonne gleissenden, kugelförmigen Metalldächern des Sternobservatoriums von Bjurakan vorbei, keucht unser Beni die Hänge des 4'090 Meter hohen Aragats (nicht zu verwechseln mit dem Berg Ararat, der auf türkischem Gebiet liegt) hoch. Unser Ziel ist die auf 2'000 Meter über dem Meeresspiegel gelegene, 1'000-jährige Kirche Amberd. Bevor wir dort ankommen, lockt aber ein Schild mit einem von schneebedeckten Bergen umgebenen Bergsee – den Hochspannungsleitungen nach zu schliessen aber eher einem Stausee. Es ist eh Zeit, einen Übernachtungsplatz zu suchen, und so folgen wir dem Schild, zumal das Strässchen weiterhin asphaltiert ist. Wir schrauben uns höher und höher, immer den Strommasten folgend. Eigentlich wäre es bereits zu hoch (und entsprechend auch zu kalt) für ein Camp, aber die Neugier ist geweckt und wir wollen diesen See sehen. Bei 3'000 Höhenmetern geht unserem Saugdiesel schon ziemlich die Puste aus und so sehen wir uns gezwungen, mit zugeschaltetem Untersetzungsgetriebe weiterzufahren. Die Schneemauern werden auch immer höher, nur vom See ist weit und breit nichts zu sehen. Schliesslich endet die Strasse bei einigen Steinhäusern vor einer geschlossenen Schranke, hinter der der Weg noch unter einer tiefen Schneedecke liegt. Der Höhenmesser zeigt 3'250 Meter an, doch die Stromleitungen führen noch viel weiter – und dort, wo sie enden, muss auch dieser ominöse See liegen. Wir fragen uns, wie der Unterhalt dieses doch sehr hoch gelegenen Kraftwerks im Winter, wenn der Schnee viele Meter tief liegt, bewerkstelligt werden kann.

Es ist mittlerweile spät geworden, und wir machen uns daran, wieder in tiefer gelegene Gefilde zu gelangen und dort einen Übernachtungsplatz zu finden. Zudem sind dunkle Wolken aufgezogen und haben die Felszacken des Aragats bereits verhüllt. Auf 2'500 Höhenmetern bietet sich dann eine ebene, mit bunten Bergblumen bewachsene Wiese gleich neben dem kaum befahrenen Weg für das Camp an. Die absolute Ruhe und die kühle Nacht lassen uns herrlich schlafen.

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Nach dem Frühstück machen wir uns auf den Weg nach Amberd. Man muss die baumlose Berglandschaft schon genau absuchen, bis man die Umriss der kleinen Kreuzkuppelkirche mit blossen Auge entdeckt. Da fällt die dazu gehörende Festung schon eher auf. Verfransen kann man sich aber nicht, denn es gibt nur die Strasse zum Kraftwerk und jene zur Kirche. Vom Parkplatz aus geht es dann noch einige Meter zu Fuss, bis man zum perfekt restaurierten Gebäude kommt. Am Eindrücklich-



sten ist aber die Lage dieses Komplexes. Erbaut vor 1'000 Jahren in schwer zugänglichem Gelände an den Hängen des Aragats und mit weitem Blick auf die Ararat-Ebene (und bei klarer Sicht wohl auch auf den Berg Ararat) war Amberd eine für Feinde weitgehend uneinnehmbare Festung und Sommersitz der damaligen Fürsten.

Wir nähern uns nun langsam Armeniens Hauptstadt Jerewan. Unser Anliegen, in der Stadt einen Stellplatz zu finden, erweist sich alles andere als einfach. Es existieren kaum Wegweiser oder Strassenschilder und entsprechend schwierig ist es, die verschiedenen in Frage kommenden Adressen aus dem Reiseführer zu finden. Der hektische und aggressive Fahrstil der Jerewaner macht die Sache auch nicht einfacher. Ist dann das angepeilte Ziel endlich erreicht, müssen wir unverrichteter Dinge wieder weiter ziehen, da es zu wenig oder ungeeignete Parkplätze hat. Nach einem Beinahe-Crash brechen wir die Übung entnervt ab, verzichten auf eine Stadtbesichtigung (allzu viel gibt es eh nicht zu sehen) und fahren auf einer vierspurigen Autobahn zum 1'900 Meter hoch gelegenen Sevan-See.

Mit einer Länge von 78 und einer Breite von 56 Kilometern ist der See einer der höchstgelegenen der Welt dieser Grösse. Umrahmt von schneebedeckten Bergen beeindruckt er aber auch landschaftlich. Für die Jerewaner ist er natürlich auch ein beliebtes Ausflugs- und Urlaubsziel, was an den vielen touristischen Einrichtungen auch leicht zu erkennen ist. Jetzt, Ende April, liegen die Hotels und einfachen Bungalows noch ziemlich verwaist da. Nach einigem Suchen leisten wir uns den Luxus, ein Appartement des wohl teuersten und modernsten Hotelkomplexes am See, im Harsnaqar, zu beziehen. Warm zu duschen und die sich anhäufende schmutzige Wäsche zu waschen ist aber ein langersehnter Wunsch, den wir uns hier erfüllen wollen. Am Abend im Esssaal mit weiss gedeckten Tischen und Stühlen (!) und mehr Kellnern als Gästen fühlen wir uns zwar etwas deplatziert, lassen uns das Essen und den armenischen Wein aber trotzdem schmecken.



Nach einem kurzen Besuch des wunderschön auf einer Halbinsel gelegenen Sevan-Klosters fahren wir dem Ufer entlang Richtung Osten. Nachdem das Wetterglück bisher immer auf unserer Seite stand, ändert sich das nun. Es macht deshalb wenig Sinn, den 2'400 Meter hohen Selim-Pass in Angriff zu nehmen, und so suchen wir stattdessen einen Stellplatz am See, in der Hoffnung, dass sich das Wetter bald wieder ändert. Gegen Abend öffnet sich dann der Himmel und wir können sogar noch etwas draussen an der Sonne sitzen.

Ein Stückchen Seidenstrasse

Nach einer kalten Nacht nehmen wir am nächsten Morgen trotz wolkenverhangenem Himmel und Regenschauern den Selim-Pass in Angriff. Wider Erwarten ist die Strasse sehr gut ausgebaut. Schon kurz nach der Passhöhe – immer noch auf 2'300 Metern gelegen – liegt die Selim-Karawanserei. Sie ist fast vollständig erhalten und kann somit den Besucher um Jahrhunderte zurückversetzen, in eine Zeit, als hier mit wertvollen Handelsgütern schwer beladene Lasttiere nach beschwerlichem Aufstieg entladen wurden und Nahrung und verdiente Rast fanden.

Vom ebenen Parkplatz direkt vor der Karawanserei bietet sich ein grandioser Ausblick auf die umliegenden Berge und die in vielen Serpentinaen steil ansteigende, aber nach wie vor sehr gut ausgebaute Passstrasse. Das wäre auch ein perfekter Übernachtungsplatz, denn allzu viel Verkehr dürfte hier nachts kaum herrschen.



In Getap treffen wir auf die in den Süden des Landes führende M2. Sie windet sich anfänglich einem reissenden Flüsschen entlang durch ein enges Tal. Die Berge sind nur karg bewachsen, doch der Talboden ist grün und mit Reben und Laubbäumen bewachsen, in deren Schatten Picknickplätze zum Verweilen einladen. Dann steigt die Strasse an, um einen weiteren über 2'000 Meter hohen Pass zu überqueren.

Einige Kilometer vor Goris biegen wir auf eine schlaglochübersäte Nebenstrasse nach Tatev ab. Plötzlich endet die Hochebene abrupt an einer tief eingeschnittenen, dicht bewaldeten Schlucht. Die Strasse führt dem Canyon entlang und bietet grossartige Ausblicke auf die wilde Bergwelt. Heute ist der 1. Mai und offenbar ist das auch für die Armenier ein Feiertag, denn wie andernorts geniessen zahlreiche Familien ihr Picknick und tanzen zur Musik aus dem Autoradio.

Die holprige Strasse windet sich nun in einem Seitenarm der Schlucht hinunter zur Teufelsbrücke, um dann gleich in vielen engen Spitzkehren wieder steil anzusteigen. Oben auf dem Plateau und dem Dorf Tatev angelangt, entdecken wir dann unser Tagesziel: Das Kloster Tatev. Auf einem grossen, steilen Felsvorsprung, beinahe senkrecht über dem tief unten in der Schlucht rauschenden Vorotan, wurde bereits im 9. Jahrhundert mit der Erbauung einer grossen Kirche das Kloster von Tatev gegründet. Die Abgeschiedenheit und die von der Natur gegebenen Uneinnehmbarkeit durch feindliche Horden liess das Kloster über ein ganzes Jahrtausend hindurch mit Bischofssitz und Universität das belebteste und aktivste Kloster Armeniens sein. Bis zu 600 Mönche gleichzeitig lebten und lehrten hier. Von der Strasse aus hat man einen herrlichen Ausblick auf die fast vollständig erhalten gebliebene Anlage und die Vorotan-Schlucht. Es gäbe hier auch einen fantastischen Stellplatz, doch hat am Nachmittag ein heftiges Gewitter den Boden zu sehr aufgeweicht, so dass wir mit dem Parkplatz des Klosters Vorlieb nehmen müssen.

In der Nacht geht ein weiteres heftiges Gewitter nieder und auch der Morgen zeigt sich grau und trüb. Nur gut, dass wir gestern Abend den kurzen Sonnenschein noch zum Fotografieren genutzt haben – das Klosterinnere kann man gut auch bei schlechtem Wetter besichtigen. Bei unserem Eintreffen wird gerade eine Messe abgehalten. Zahlreiche Einheimische – wir sind die einzigen Touristen – wohnen der von bärtigen Priestern im Sprechgesang gehaltenen Messe bei. Andächtig lauschen wir dem für uns unverständlichem Singsang, der von dem uralten Gemäuer widerhallt. Weihrauch erfüllt mit seinem Duft die Luft, Kerzen flackern und lockern die Dürsterkeit des Raums etwas auf. Am Ende erhalten alle Anwesenden – zuerst die Männer, dann die Frauen – vom Priester den Segen. Da ich nicht recht weiss, was

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

ich machen soll, schiebt mich eine Frau kurzerhand nach vorne zum Priester, damit auch ich den Segen erhalte.

Auch Tatev ist ein Ort, wo die Geschichte Armeniens gelebt und zelebriert wird. Die Priester leben in diesem geschichtsträchtigen Gemäuer, die Einheimischen kommen zur Messe und die wenigen ausländischen Touristen sind gern gesehene Gäste. Wohl auch deshalb ist man noch nicht auf die Idee gekommen, Eintrittsgelder zu verlangen.



Gegen Mittag haben wir die Besichtigung der Klosteranlage mit ihren vielen höchst interessanten Details beendet, doch nun umhüllt dichter Nebel die Landschaft. Unter diesen Umständen hat es keinen Sinn, weiter zu fahren, und so stellen wir uns wieder auf den bewährten Stellplatz und hoffen auf Besserung. Am Nachmittag setzt dann auch noch Dauerregen ein und es wird empfindlich kalt. Ein heisser Punsch wärmt uns etwas auf, und am Abend wissen wir unsere Standheizung sehr zu schätzen.

Der folgende Morgen zeigt sich dann wieder etwas freundlicher, und das ermutigt uns, weiter südlich durch die Berge nach Kapan zu fahren. Der Weg ist durch den Regen morastig und glitschig geworden und die Hänge sind stellenweise ins Rutschen geraten. Nach einigen Kilometern brechen wir die Übung ab, denn frische Reifenspuren sind nur von einem einzigen Fahrzeug zu sehen, und das fuhr vielleicht auch nur bis ins nächste Dorf. Gut möglich, dass die Strasse irgendwo durch einen Bergrutsch verschüttet ist. Das Risiko, weiterzufahren, scheint uns einfach zu gross und so drehen wir schweren Herzens um, denn bei guten Bedingungen wäre es bestimmt eine sehr reizvolle Fahrt durch diese wilde Berglandschaft gewesen.

Während der holprigen Rückfahrt zur Hauptstrasse verschlechtert sich das Wetter auch bald wieder, und wir sind froh, richtig entschieden zu haben. Gegen Mittag erreichen wir die am Berghang gelegene Kleinstadt Goris. Früher hausten die Menschen hier in Höhlen und ausgehöhlten Tuffsteinkegeln, ähnlich wie im türkischen Kapadokien. Schade, dass das Wetter diese fotogene Landschaft in grauen Nebel hüllt.

Goris ist auch ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, da der Ort an der wichtigen und einzigen Strasse in den Iran liegt und von hier auch die Hauptverbindungsstrasse und somit Lebensader nach Berg-Karabach abzweigt. Armenien ist aber auch stark von den Handelsbeziehungen mit dem Iran – insbesondere dem Import von Treibstoffen – abhängig. Dass der Handel und die nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen diesen beiden so unterschiedlichen Ländern funktioniert, belegen einerseits die vielen iranischen LKWs und Tanklastwagen, die auf armenischen Strassen unterwegs sind, und andererseits die Tatsache, dass Armenien über Land nur von Georgien und dem Iran her zugänglich ist.

Berg-Karabach

Wir entscheiden uns, Richtung Berg-Karabach zu fahren und an der Grenze die notwendigen Formalitäten abzuklären. Die Grenze liegt an einem Flüsschen, das sich über die Jahrtausende tief in die Landschaft gefressen hat. Ein Schild bittet den Reisenden unter anderem auch auf Englisch für den bevorstehenden Formalitätsaufwand um Entschuldigung. So freundlich wurde uns noch nie ein Grenzübertritt angekündigt, was doch schon einen positiven Eindruck hinterlässt. Bei unserem Eintreffen sind gerade drei junge Deutsche, die beruflich in Berg-Karabach zu tun haben, mit den Zollformalitäten beschäftigt. Da sie das kleine, kriegsversehrte Land gut kennen, erhalten wir von ihnen wertvolle Informationen. Die Einrei-

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

se sollte demzufolge kein Problem sein, das Visum muss man dann in der Hauptstadt Stepanakert besorgen.

So fahren wir weiter und finden schon bald bei einer Kirche einen Übernachtungsplatz. Nach einer ruhigen Nacht geht es auf der kurvenreichen aber sehr gut ausgebauten Strasse weiter in die Berge hinein und über einen Pass, bis wir dann mit Shushi die erste Stadt in Berg-Karabach erreichen. Die einst schöne, hoch über der Hauptstadt Stepanakert gelegene Stadt ist im Krieg weitgehend zerstört worden. Von hier aus haben die Aserbeidschaner Stepanakert beschossen. Aufbauarbeiten sind aber im Gange und zumindest die Kirche erstrahlt wieder im alten Glanz.

Die Hauptstadt mit ihren 40'000 Einwohnern ist sauber und übersichtlich und so ist das Büro für Auswärtige Angelegenheiten, wo wir die Visa erhalten, bald gefunden. In einem Reisebüro erstellen wir eine Landeskarte, wo die den Touristen zugänglichen Gebiete eingezeichnet sind, und sogleich machen wir uns auf den Weg zur wohl wichtigsten Sehenswürdigkeit von Berg-Karabach, dem Kloster Gandzasar. Die wiederum überraschend gute Strasse führt durch eine dicht bewaldete Bergwelt zum steil über dem Dorf Vanh gelegenen Kloster. Leider regnet es erneut und wieder verhindert dichter Nebel den Blick in die Umgebung. Wir verschieben die Besichtigung auf morgen und richten uns für die Nacht auf dem grossen Parkplatz ein.

Wie schon während der letzten Tage, zeigt sich der Morgen dann wieder von der freundlichen Seite und wir können die Besichtigung der gut erhaltenen und perfekt restaurierten Anlage in aller Ruhe geniessen. Der Ausblick in die dicht mit Laubbäumen bewaldeten Berge ist grandios. Während unseres Rundgangs werden wir von einem gut Englisch sprechenden Begleiter einer kleinen Gruppe nach unserer Nationalität gefragt. Als wir ihm diese Information gegeben haben, zählt er doch tatsächlich einige Schweizer Schriftsteller auf, deren Werke er angeblich gelesen hat. Im Weiteren erfahren wir, dass seine Begleiter der Kulturminister des Landes sowie der Pfarrer von Gandzasar seien. Nachdem sich der Minister und sein Gefolge verabschiedet haben, werden wir vom Pfarrer zum Tee eingeladen. Er spricht etwa soviel Englisch wie wir Russisch, und so erfahren wir in Verbindung mit einem schweren Bildband einiges über Berg-Karabach. Es wäre bestimmt äusserst reizvoll, das sehr abgelegene und weitgehend in Ruinen liegende Kloster Dadivank zu besuchen und dann über den Norden des kleinen Landes wieder nach Armenien zu fahren. Bei den derzeitigen Wetterverhältnissen – am Mittag herrscht bereits wieder dicker, feuchter Nebel – hat das aber absolut keinen Sinn.

Wir verabschieden uns vom Pfarrer und fahren zurück Richtung Stepanakert. Der Nebel ist dick und die wenigen Autos, die unterwegs sind, fahren höchstens mit eingeschaltetem Standlicht. Gerade in dem Moment, als ein Lada uns überholt, tauchen plötzlich zwei entgegenkommende Fahrzeuge aus der Milchsuppe auf. Instinktiv steuere ich nach rechts auf das glücklicherweise ebene Bankett. Geröll poltert an die Radkästen, aber nichts weiter passiert – wie durch ein Wunder kommen alle Fahrzeuge unbeschadet aneinander vorbei. Einmal mehr sind uns die Schutzengel beigestanden.

Uns reizt es, in die bereits im Flachland Aserbeidschans gelegene – und für Touristen offiziell gesperrte – Stadt Agdam zu fahren. Agdam zählte vor dem Krieg 100'000 Einwohner und soll heute eine riesige Geisterstadt sein. So schwenken wir statt zur westwärts gelegenen Hauptstadt ostwärts ab. Sollte uns ein Checkpoint anhalten, würde uns dann schon eine Ausrede einfallen. Doch niemand kümmert sich um uns und so suchen wir in dem viele Quadratkilometer grossen Ruinen- und Trümmerfeld nach dem ehemaligen Stadtzentrum. Kein einziges Haus ist mehr intakt. Brauchbare Gegenstände wie Küchengeräte, Armaturen, Rohre, Kupferleitungen etc. sind schon längst entfernt worden. Gras und Gestrüpp, an dem sich Rinder gütlich tun, breitet sich aus. Zwei noch intakte Minarette lassen darauf schliessen, dass sich hier das Stadtzentrum befunden hat. Doch das einst quirlige Leben ist verschwunden. Wer noch konnte, ist geflüchtet – rund 1 Million Aserbeidschaner haben ihr Hab und Gut verloren.

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Wir verlassen den tristen Ort und achten dabei darauf, den Schächten mit ihren fehlenden Gullys rechtzeitig auszuweichen. Auf derselben Strasse fahren wir zurück zur Grenze, wo innerhalb von zwei Minuten die Visa und die Quittung über die entrichteten Gebühren kontrolliert werden. Dann werden wir freundlich verabschiedet.



Zurück nach Armenien

Es bleibt uns mangels Alternativen gar nichts anderes übrig, als auch die folgenden 120 Kilometer bis zur Abzweigung zum Selim-Pass wieder auf der gleichen, teilweise arg durchlöcherchten M2 zurückzufahren. Durch eine enge Schlucht, die gerade noch Platz für die Strasse und einen Wildbach lässt, gelangen wir dann zu einem weiteren Highlight Armeniens, dem in absoluter Einsamkeit, am Fuss eines steilen Felsens gelegenen Klosters Noravankh. Auch dieses Kloster aus dem 13. Jahrhundert wurde liebevoll restauriert und liegt in grandioser Landschaft. Und ein weiteres Mal finden wir hier einen perfekten Übernachtungsplatz, denn nachdem die letzten Besucher gegangen sind, herrscht absolute Stille, und von unserem Platz aus bietet sich ein herrliches Panorama auf die uralten Gemäuer, die farblich mit dem rötlichen Gestein der umliegenden Felslandschaft verschmelzen.

Kurz nach dem die M2 wieder erreicht ist, gelangt man zum kleinen Ort Areni, das vor allem durch seinen Wein berühmt ist. Die Qualität dieses Rebensafts testeten wir schon in jenem Luxus-Hotel am Sevan-See, und nun hoffen wir, einige Flaschen davon zu einem günstigen Preis erstehen zu können. Entlang der Strasse wird an zahlreichen Verkaufsständen in Coca Cola-Flaschen aus Plastik abgefüllter Wein angeboten, der an der prallen Sonne steht. Das haben wir uns dann doch etwas anders vorgestellt, denn fast hätten wir das auf eine Weinabfüllerei hinweisende Schild an der linken Strassenseite übersehen. Wir können die verschiedenen Produkte kosten und die Produktionsanlage sowie den Weinkeller besichtigen. Es ist eine uralte Rebsorte, die hier bis auf 1'400 Meter ü.M. gedeiht und einen trockenen, kräftigen Rotwein reifen lässt.

Somit ist für die nächsten Tage wieder für unser leibliches Wohl gesorgt, und wir können einen weiteren Pass in Angriff nehmen, der uns dann in die fruchtbare Ararat-Ebene bringt. Bis jetzt war es uns nicht vergönnt, den sonst bei klarem Wetter weit hin sichtbaren Ararat zu sehen, denn er verbarg sich immer im Dunst der Hochebene oder hinter dicken Wolken. Nun können wir immerhin seine mächtigen Flanken bis hinauf zur Schneegrenze sehen – die Spitze ist aber von einem Hut aus dichten Wolken verdeckt. Der Parkplatz des Klosters Chor Virap soll uns als Übernachtungsplatz dienen. Das auf einem Hügel gelegene Kloster vor der Kulisse des übermächtigen Ararats ist wohl das meistfotografierte Kloster Armeniens und es war auch dieses Abbild, das uns zu dieser Reise inspirierte. Nun hoffen wir natürlich darauf, das Sujet dieses Reiseprospekt-Foto in Natura zu erleben.

Beim ersten Tageslicht spähen wir gespannt aus unserer „Wohnung“ Richtung Ararat und können ihn erfreut als mächtige Silhouette vor einem wolkenlosen Himmel erkennen. Seine eisige Kuppe wird bereits von der aufgehenden Sonne in einem sanften Rot beleuchtet. Rasch sind wir angekleidet, um in der kühlen Morgenfrische das Schauspiel der sich laufend

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezner

ändernden Farben und Schatten zu beobachten. Die intensivsten Farbtöne kommen aber erst am späteren Morgen zur Geltung, als auch der Himmel in einem makellosen Blau erstrahlt.



Hoch erfreut, doch noch vom Wetterglück begünstigt zu werden, fahren wir weiter Richtung Jerewan. Da wir die auf unserer Karte eingezeichnete Umfahrungsstrasse nicht finden – offenbar existiert eine solche auch nicht – bleibt uns nichts anderes übrig, als nochmals Armeniens Hauptstadt zu durchqueren. Auch aus dieser Richtung sind absolut keine Wegweiser ausfindig zu machen, so dass Sonja mich anhand der auf dem GPS angegebenen Himmelsrichtung durch den urbanen Moloch lotsen muss. Die Fahrweise der Einheimischen scheint an diesem Vormittag viel gesitteter als bei unserem ersten Besuch – vielleicht hängt sie von der Tageszeit ab, d.h. je fortgeschrittener der Tag, umso aggressiver der Fahrstil.

Wir nehmen nochmals die Autobahn zum Sevan-See und dann die zur (derzeit geschlossenen) aserbeidschanischen Grenze führende Hauptstrasse, die zuerst nochmals etwas ansteigt und dann durch einen dunklen Tunnel auf die andere Bergseite führt. Einmal mehr bietet sich ein frappanter Landschaftswechsel: Nach dem eher kargen Hochland befindet man sich in einem mit dichtem Nadelwald bewachsenen Bergtal, und man glaubt sich in die Alpen versetzt. Dieses Gefühl wird auch noch durch den Erholungsort Dilidschan mit seinen Hotels und Ferienhäuser bestärkt. Im Sommer dürfte wohl auch hier einiges mehr los sein als um diese Jahreszeit.

Die Fahrt bleibt reizvoll, zumal sich auch die Strasse in leidlich gutem Zustand befindet. Nach Vanadzor, einer grösseren Stadt, die ebenfalls stark vom Erdbeben betroffen wurde, geht es einem reissenden Fluss entlang durch ein Tal, das immer enger und tiefer und schliesslich zu einer ausgewachsenen Schlucht wird. Auf den Hochplateaus über der Schlucht liegen einige weitere zwischen dem 10. und 13. Jahrhundert erbauten Klöster und Kirchen. Wir besichtigen die bekanntesten zwei, Sanahin und Haghpat, auch in der Hoffnung auf einen weiteren guten Übernachtungsplatz. Diese perfekt restaurierten Bauwerke befinden sich jedoch mitten in den gleichnamigen Dörfern und somit müssen wir uns nach einem anderen Stellplatz umsehen, den wir dann auch bei einem am Aufstieg aus der Schlucht gelegenen Picknickplatz finden. Die Freude der Armenier und Georgier am Picknicken kommt uns einmal mehr zu Gute.

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Georgien zum Zweiten

Bis zur georgischen Grenze ist es nicht mehr weit. Die letzten Kilometer durch die Debed-Schlucht vermitteln nochmals die triste Lage der wirtschaftlichen Situation. Ehemalige Bergwerke und deren Industrieanlagen liegen in Ruinen, und Maschinen, Traktoren und LKWs sind nur noch rostiger Schrott. Vielleicht lohnt es sich bei den steigenden Rohstoffpreisen eines Tages doch noch, all diese hässlichen Überbleibsel einer einst florierenden Industrie wegzuschaffen und zu recyceln.

Die Grenzabfertigung geht wiederum zügig voran, wobei die Armenier aber, wie auch schon bei der Einreise, nochmals mit 15 Euro für Ihren administrativen Aufwand belohnt werden wollen.

Georgien ist hier eine fruchtbare, landwirtschaftlich intensiv genutzte Ebene. Häuser, Dörfer und nicht zu letzt die gute Strasse, auf der sich wieder modernere Fahrzeuge bewegen, vermitteln einen gegenüber Armenien offenbar doch um einiges grösseren Wohlstand. Darüber kann auch das zunehmend regnerischer werdende Wetter nicht hinweg täuschen. Als wir die Hauptstadt Tiflis erreichen, giesst es gar wie aus Kübeln. Die Kanalisation mag zwar überraschend viel der Wassermassen schlucken, doch mancherorts wird ihre Kapazität überfordert und die Strassen stehen bereits unter Wasser. Trotz des trüben Wetters können wir erkennen, wie attraktiv Georgiens Hauptstadt ist. Breite Alleen ziehen sich dem Fluss Mtwkari entlang, an dessen teils steilen Hängen sich die Stadt, überthront von einer mittelalterlichen Festung, ausbreitet. Die Altstadt mit ihren balkonbewehrten, bunten Häusern hat zwar auch schon bessere Zeiten gesehen, sie versprüht aber Charme und mancherorts sind auch Renovationsarbeiten im Gange. Prachtvoll dann hingegen präsentiert sich der Rustaveli Prospekt mit seinen internationalen Geschäften, dem Regierungsgebäude oder dem neuen, kurz vor der Vollendung stehenden Kempinski-Hotel. Nur mit einem Stellplatz für die Nacht will es nicht klappen. Nachdem wir mehrere Hotels und die Universität abgeklappert haben, fahren wir zur Stadt hinaus, geraten aber zuvor noch in das heillose Chaos des zentralen Marktes. Schliesslich finden wir auf dem grossen Platz einer modernen Tankstelle doch noch einen relativ ruhigen Ort für die Nacht.

Am folgenden Morgen strahlt dann die Sonne von einem makellos blauen Himmel. Ein schrottreifes Lada-Taxi bringt uns ins Stadtzentrum. Immerhin gehört der Fahrer zu der vernünftigen Art seiner Spezies, was uns unnötige Adrenalinausstösse vermeidet. Wir streunen durch die Gassen der Altstadt

und promenieren der Flaniermeile Rustaveli entlang und schauen auf der unterhalb des Kastells gelegenen Brücke verschiedenen Hochzeitsgesellschaften zu, wie sich Hochzeitspaare vor der malerischen Kulisse zur Erinnerung an den (hoffentlich) schönsten Tag ihres Lebens ablichten lassen. Uns ist schon in Armenien aufgefallen, dass, wer es sich leisten kann, bei seiner Hochzeit mit der ganz grossen Kelle anrichtet. Da gehört eine



schicke, laut hupende Fahrzeugkolonne (vom offenen Porsche bis zur Stretch-Limousine haben wir alles gesehen) ebenso dazu wie ein feudales Essen in einem möglichst schicken Restaurant. Natürlich ist das nur eine ganz kleine Schicht, die vermögend genug für derartige Extravaganzen ist, aber sie fallen mit dem respektlosen zur Schau stellen ihres Reichtums natürlich entsprechend auf.

Höhlenkloster Davit Gareja

Den Rest des Tages verwenden wir dazu, zum abgelegenen Höhlenkloster Davit Gareja zu fahren. Der Weg führt zuerst durch üppige Obst- und Weingärten, doch plötzlich befindet man sich in einer um diese Jahreszeit saftiggrünen, weitgehend baumlosen Steppe, die grossen Schaf- und Rinderherden ideale Voraussetzungen bieten. Anfangs ist die Strasse neu geteert, dann wird sie zunehmend schmaler und holpriger und bringt uns auf eine Anhöhe, die uns bis weit nach Aserbeidschan blicken lässt. Dann schlägt der Weg einen Bogen und führt einem Berg entlang, bis er bei einem Parkplatz endet. Zu Fuss nehmen wir die letzten Meter zum Kloster in Angriff. Ein Mönch gibt uns einen Tipp, wie wir mit dem Rollstuhl einfacher zum Hof des Klosters kommen. Anders als Wardzia, das fast nur aus Höhlen besteht, von denen einige wenige zugemauert sind, wurde Davit Gareja mit einer hohen Wehrmauer und einem burgähnlichen Wohnhaus versehen. Auch hier sind in den letzten Jahren wieder Mönche eingezogen.

Nach der Besichtigung parken wir unser Auto für die Nacht. Ein stürmischer Wind lässt uns trotz des schönen Wetters bald das gemütliche Innere unseres rollenden Hotels aufsuchen. Trotz der Abgeschiedenheit und normalerweise vorherrschenden Stille schlafen wir diese Nacht unruhig, denn der Wind rüttelt vehement an unserem Auto.

Wieder zurück auf der Hauptroute, gelangen wir schon bald auf die Weinstrasse Georgiens, und wenig später sehen wir zum ersten Mal die schneebedeckte Bergkette des Hohen Kaukasus. Ein Dorf reiht sich an das nächste, und unter- oder oberhalb der Dörfer wird hauptsächlich Rebbaubetrieben. Wer hier aber eine malerische Weinstrasse erwartet, wie es sie in Europa in den verschiedenen Weinbauregionen zuhauf gibt, wird wohl enttäuscht sein, denn es fehlt das schmucke, gepflegte Ambiente und man vermisst heimelige Lokale, wo der Rebensaft bei einer lokalen Spezialität probiert werden kann. Erst vor dem Hauptort Telawi machen wir zwei Abfüllanlagen ausfindig, wo man die Produkte auch degustieren könnte, da heute aber Sonntag ist, bleiben die Tore verschlossen.

In Telawi biegt die Hauptstrasse nach Tiflis ab, wir halten aber weiterhin Richtung Westen, um dann auf die berühmte Heeresstrasse zu treffen. Gemäss unserer Karte müsste die Strassenqualität gleich bleiben, doch bald vermehren und vergrössern sich die Schlaglöcher und vom Asphalt bleibt immer weniger übrig. Der holprige Weg führt über einen dichtbewaldeten Berg Rücken. Autos sind hier fast keine mehr unterwegs und anfänglich sind wir verunsichert, ob wir uns tatsächlich auf der richtigen Strasse befinden, aber das GPS zeigt uns, dass wir uns in die richtige Richtung – wenn auch sehr langsam – fortbewegen.

Nachdem wir ein Dorf durchquert und uns nach dem Weg erkundigt haben, stellt sich uns ein weiterer Bergzug in die Quere. Die Strasse wäre wahrscheinlich etwa gleich holprig gewesen wie jene zuvor, aber ein Strassenhobel hatte vor längerer Zeit einmal angefangen, über viele Kilometer Erde und Steine auf das Trasse zu schieben. Doch dann muss die Maschine einen Defekt erlitten haben, oder der Treibstoff ging aus, auf jeden Fall blieb das Werk unvollendet und das Fahren auf dieser Baustelle ist nun eine äusserst mühselige Angelegenheit.

Auf der Heeresstrasse zur russischen Grenze

Irgendwann können wir dann aber in der Ferne den Ananuri-Staudamm und die an ihm vorbeiführende Heeresstrasse erkennen. Gerade rechtzeitig zum „Feierabend“ erreichen wir die Festung Ananuri. Unten am Seeufer finden wir einen ruhigen Stellplatz mit Blick auf den See und die Bergwelt des Kaukasus auf der einen und auf die imposante Festung zur anderen Seite.

Das Wetter bleibt wechselhaft. Nachdem die letzten zwei Tage wunderschön waren, müssen wir am folgenden Morgen im Regen weiter fahren. Das ist natürlich schade, denn die tiefliegenden Wolken verdecken die imposante Bergwelt. Aus strategischen Gründen ist die Strasse erwartungsgemäss gut ausgebaut (wir befinden uns hier nur noch wenige Kilometer von der abtrünnigen Provinz Süd-Ossetien entfernt). Anfänglich geht es mehr oder weniger eben auf dem Talgrund immer tiefer in den Kaukasus hinein, bis sich dann die Passstrasse über

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

viele Haarnadelkurven den Berg hinauf winden muss. Auf etwa 2'000 Meter Höhe erlebt das Skisportzentrum Gudauri offenbar eine Wiederbelebung, denn neue Hotels und Ferienhäuser sind im Entstehen begriffen, während die Hotelanlagen aus sowjetischer Zeit mehrheitlich in Ruinen liegen. Wir können Skilifte und Pistenfahrzeuge ausmachen, doch obwohl noch Schnee liegt, ist die Saison offenbar zu Ende. Den 2'400 Meter hohen Kreuzpass erreichen wir im dichten Nebel und Schneegestöber. Man sieht kaum die eigene Hand vor den Augen. Wir sind frustriert und erwägen umzudrehen, als es plötzlich etwas heller wird, so als ob die Sonne durchdringen wolle. So holpern wir – seit dem Skiessort ist es mit dem guten Strassenbelag wieder vorbei – weiter und tatsächlich lichtet sich der Nebel schon bald und wenig später befinden wir uns im schönsten Sonnenschein. Die Russen haben einst Tunnelgalerien durch dieses lawinengefährdete Tal gebaut, doch diese werden vermutlich infolge Einsturzgefahr nicht mehr benutzt und nun mussten zahlreiche Lawinenkegel mit der Schneefräse durchschnitten werden. Schliesslich erreichen wir das Dorf Kasbegi mit seiner in grossartiger Natur auf einem steilen Hügel trotzens Kirche Zminda Sameba. Von hier aus könnte man den eisgepanzerten, 5'000 Meter hohen Kasbek sehen, doch ist das selten genug der Fall, sodass wir uns bei den derzeitigen Wetterkapriolen keine grossen Hoffnungen machen müssen. Kasbegi selbst bietet auch nicht allzu viel, es ist mit einigen Übernachtungsmöglichkeiten aber ein beliebter Ausgangspunkt für Bergtouren, und auch jetzt sind einige Touristen auszumachen. Uns interessiert aber die russische Grenze, und deshalb fahren wir weiter in die eindruckliche Darjal-Schlucht. Zwar heisst es, dass die Grenze für Ausländer gesperrt sei, aber mal einen Augenschein nehmen kann ja nichts schaden, zumal sich das frostige Verhältnis zwischen Russland und Georgien während den letzten Wochen etwas aufgetaut haben soll und unser Russland-Visum inzwischen zu laufen begonnen hat. Der nicht stattfindende Strassenunterhalt lässt aber darauf schliessen, dass hier kaum noch Grenzverkehr herrscht, denn es liegen immer wieder Felsbrocken auf der Fahrbahn. Nach etwa 8 Kilometern erreichen wir den leeren Zollhof und einige halbfertige Häuser. Eine geschlossene Schranke versperrt den Weg über eine Brücke und somit auch über die Grenze. Weit und breit sind keine Aktivitäten eines Grenzverkehrs auszumachen.

Es bleibt uns nichts anderes übrig, als umzudrehen. Aber die Fahrt durch die Schlucht und den Kreuzpass hat sich allemal gelohnt. Am Abend sind wir dann wieder bei der Festung Ananuri und unserem bewährten Stellplatz. Die Festung besichtigen wir am nächsten Morgen.

Die Strasse von Tiflis nach Poti ist die meist befahrene des Landes. Anfänglich geht es auf einer Autobahn komfortabel und gefahrlos durch das Land. Erwartungsgemäss dauert der Frieden aber nicht allzu lange, denn an der Autobahn wird noch eifrig gebaut, und entsprechend werden wir Zeugen von wahnwitzigen Überholmanövern. Die haarsträubendsten Situationen werden aber ausgerechnet durch Polizeifahrzeuge hervorgerufen. Es scheint hier eine beliebte Tätigkeit der Polizei zu sein, irgendwelche VIPs durchs Land zu eskortieren, damit diese möglichst schnell von A nach B kommen. Nicht verwunderlich, dass wir auf dieser Strasse auch den ersten Unfall dieser Reise sehen. Die Unfallbeteiligten kamen aber offenbar mit dem Schrecken davon, ihre Fahrzeuge können sie jedoch auf den Schrottplatz bringen.



In Gori, dem Geburtsort Stalins, machen wir eine Pause. Wir besichtigen das kleine Ziegelsteinhaus, in dem der Despot und bekannteste Georgier geboren wurde. Gleich gegenüber befindet sich das palastähnliche Stalin-Museum. Ein lange Treppe und ein absolut desinteressiertes Personal lässt uns dem Museum schnell den Rücken zuwenden. Ausser Fotogra-

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

fien und einigen persönlichen Gegenständen Stalins gibt es eh nicht viel zu sehen. Da gefällt es uns auf dem unter einer eindrucklichen Zitadelle gelegenen Grossen Zentralmarkt mit seinen Markthallen und dem Basar schon viel besser. Hier können wir uns mit frischem Obst und Gemüse eindecken und bekommen immer wieder etwas zum Naschen. In Armenien wie in Georgien ist der Markt immer noch der Ort, wo sich die Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Dingen des Alltags eindeckt. Supermärkte sucht man hier (noch) vergebens. Dass die Stadt Gori im August dieses Jahres, also drei Monate nach unserem Besuch, zum Kriegsschauplatz werden würde, konnte zu diesem Zeitpunkt noch niemand ahnen.

Nachdem die Strasse die Wasserscheide zwischen dem Kaspischen und Schwarzen Meer überwunden hat, tauchen wir in die einst sumpfige, heute jedoch fruchtbare Tiefebene hinab. Die meist zweistöckigen Häuser sind immer von einem grossen Garten mit vielen Obstbäumen umgeben. Zur Linken sehen wir die schneebedeckten Gipfel des Kleinen und zur Rechten jene des Grossen Kaukasus. Unvermutet macht einige Kilometer vor Poti eine Winzerei auf sich und ihren Degustationsraum aufmerksam. Wir können uns von der guten Qualität des Weins vor Ort überzeugen und erstehen dann einige Flaschen, auch wenn uns der Preis gemessen an der Kaufkraft der Einheimischen unverhältnismässig hoch scheint.

Sperrriegel Abchasien

Da es kein Durchkommen durch die von Georgien abtrünnige Provinz Abchasien gibt, ist die Hafenstadt Poti für uns vor allem mit der Hoffnung auf eine Verschiffungsmöglichkeit nach Russland verbunden. Der Hafen ist bald gefunden und im Administrationsgebäude können wir die Bekanntschaft mit einem offenbar ranghohen Beamten machen, der sich unserem Anliegen inbrünstig annimmt. Mit zwei Telefonen gleichzeitig startet er seine Abklärungen und verspricht, nach der Mittagspause mit mehr Informationen aufzuwarten. Wir nutzen die Zeit für den Besuch des Marktes. Vor allem Äpfel werden, wie zuvor schon im Landesinneren entlang den Strassen, in grossen Mengen angeboten. Seit der Export nach Russland infolge geschlossener Grenzen und Handelsembargo durch die Russen versiegt ist, herrscht offenbar ein massives Überangebot. Dabei steht ja schon bald die nächste Ernte an.

Unser Freund von der Hafenmeisterei war in der Zwischenzeit nicht untätig und lässt uns wissen, dass die Fähre Mikhail Svetlov infolge eines technischen Defekts ausser Betrieb sei. Hingegen habe er ein Frachtschiff nach Novorossijsk ausfindig gemacht. Da dieser Hafen bereits an der russisch-ukrainischen Grenze liegt, müssen wir den guten Mann bremsen und ihm verständlich machen, dass diese Version für uns keinen Sinn macht, zumal ja von Trabzon aus regelmässig Fähren nach Sotschi verkehren. Nachdem er auch diese Möglichkeit geprüft hat, pflichtet er uns bei, dass dies wohl das Beste sei. Wir verabschieden uns mit einem kleinen Geschenk für seine Bemühungen und fahren weiter Richtung Batumi. Drei Monate später werden wir mit grosser Betroffenheit die Nachricht vernehmen, dass der Hafen von Poti von der russischen Luftwaffe vollständig zerstört worden ist.

Zurück nach Trabzon

Auch der einst blühende Ferienort Kobuleti scheint wieder zum Leben zu erwachen: Es wird eifrig gebaut und die schönen Parkanlagen sehen sehr gepflegt aus, im Gegensatz zu den ausserhalb gelegenen Teeplantagen, die auch schon bessere Zeiten gesehen haben. Batumi ist dann bald erreicht. Hier müssen wir nur noch Geld wechseln, und dann geht es gleich weiter zur nah gelegenen Grenze. Auf der georgischen Seite werden wir innerhalb von fünf Minuten abgefertigt, infolge einiger passierender Busse und dem entsprechenden Menschenauflauf geht es dafür auf der türkischen um einiges länger, aber nach einer Stunde fliegen wir förmlich auf der neuen, bereits beschriebenen Schnellstrasse Richtung Trabzon dahin. Dort sind die Schiffsagenturen unser erklärtes Ziel. Während es beim ersten Besuch vor einigen Wochen hauptsächlich darum ging, abzuklären ob überhaupt eine Schiffsverbindung nach Sotschi besteht, wollen wir nun Genaueres in Erfahrung bringen und besuchen als erstes das Büro der Apollonia, der bekanntesten Fähre. Ein dicker, unrasierter Russe hört sich unser Anliegen an, entschuldigt sich dann aber, dass er zuerst noch essen müsse. Dafür haben wir natürlich Verständnis und so lassen wir ihn sein Fastfood in sich hineinstop-

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

fen. Nachdem er sein Mahl beendet hat, hat einer seiner Untertanen auch schon herausgefunden, dass die Apollonia keinen Platz mehr für unser Auto hat, da sie randvoll mit türkischen Tomaten beladen sei. Auf unser Drängen erkundigt er sich auch noch nach alternativen Möglichkeiten, doch eine konkrete Antwort erhalten wir nicht.

Wir verabschieden uns und gehen zum Russen, den wir von unserem ersten Besuch her kennen. Wie immer sitzt er vor seiner Agentur und palavert mit seinen Kumpanen. Als wir auf ihn zukommen, ignoriert er uns einfach. Wir verstehen nicht, was das soll, stehen eine Weile ratlos herum, bis wir merken, dass er wahrscheinlich sauer ist, weil wir nicht gleich als erstes zu ihm gekommen sind. Offenbar hat der Kerl noch nicht begriffen, wie eine freie Marktwirtschaft funktioniert, zumal es hier gleich mehrere, nebeneinander liegende Agenturen gibt. In der nächsten werden wir freundlich empfangen und erhalten zudem vom englisch sprechenden, sympathischen Sedet kompetente Auskunft. Das Schiff heisst „Lider Clipper“ und soll sicher in vier, eventuell schon in zwei Tagen Platz für uns haben. Der Preis für die Überfahrt ist erst noch günstiger als das Angebot des Russen. Ganz trauen wir der Sache zwar noch nicht, aber ein Versuch ist es wert. Und wenn auch das nicht klappt, dann lassen wir eben die Schwarzmeer-Rundfahrt sausen und erfreuen uns weiterhin der türkischen Gastfreundschaft und der vielen Sehenswürdigkeiten dieses Landes.

Unweit von Trabzon befindet sich eine der grossartigsten Sehenswürdigkeiten des Landes: das Kloster Sumela. Auf dem Weg dorthin, in einem engen, grünen Tal an einem rauschenden Wildbach gelegen, finden wir einen netten Campingplatz mit dazugehöriger Forellenzucht und Restaurant. Diese Gelegenheit nutzen wir, um wieder einmal Wäsche zu waschen und einen frischen Fisch zu geniessen.

Dem Kloster statten wir am folgenden Tag einen Besuch ab. Einmal mehr staunen wir, wie verfolgte Christen im 13. Jahrhundert die abgelegendsten Orte aufsuchten und ausbauten, um ihren Glauben weiterhin ausüben zu können. Der Weg dorthin muss damals äusserst schwierig und strapaziös gewesen sein, denn auch heute noch ist die Fahrt „durch das Tal des Goldenen Baches“, einem Naturschutzgebiet, spektakulär. 300 Meter über Grund in eine Nische einer senkrechten Felswand wurde das Kloster gebaut. Leider liegt es bei unserer Ankunft im dichten Nebel, aber der Besuch des völlig intakten Komplexes lohnt sich unbedingt.

Vom Büro der „Lider Clipper“ erhalten wir am nächsten Vormittag die Bestätigung, dass das Schiff bald fahren wird und dass wir zum Erledigen der Formalitäten noch heute vorbeikommen sollen. Am Nachmittag bezahlen wir die abgemachten 760 \$ und erhalten dafür unsere Tickets ausgestellt. Abfahrt soll morgen Nacht sein, zum Einchecken müssen wir uns aber bereits am frühen Nachmittag einfinden. Wenige Kilometer östlich von Trabzon finden wir auf einer kleinen Landzunge mit einigen Schrebergärtchen einen letzten Rest verbliebenen Strandes, wo wir eine ruhige Nacht und auch den folgenden Vormittag verbringen können.

Pünktlich finden wir uns im Büro der „Lider Clipper“ ein und können sogleich unser Auto ins Hafengelände fahren. Bis zur Zollabfertigung dauert es zwar nochmals drei Stunden, diese ist dann aber nicht zuletzt dank Sedets Hilfe schnell erledigt. Dann können wir aufs Schiff, das mit 1'000 Tonnen (!) Tomaten für Russland beladen wird. Ausser unserem Fahrzeug wollen auch noch eine Handvoll russische Pkws die Fahrt übers Schwarze Meer antreten. Da zuerst alle Tomaten mit den Gabelstaplern von den bereitstehenden Lkws verladen werden müssen, können die Fahrzeuge erst am Schluss, d.h. irgendwann tief in der Nacht in den Bauch des Schiffes gefahren werden. Wir könnten zwar den Wagenschlüssel abgeben, doch Sonja will unseren geliebten Camper doch lieber selber parken.

Zu unserer Überraschung steht uns eine relativ grosszügige 4er-Kabine mit Dusche und WC zur Verfügung. Obwohl die Fähre schon einige Jahre auf dem Buckel hat, macht sie einen gepflegten und sauberen Eindruck. Sedet, unser Englisch sprechender Betreuer, macht uns auch noch mit dem jungen Kapitän bekannt. Dann verabschieden wir uns von ihm und machen uns daran, das Schiff zu erkunden und den Verladearbeiten zuzuschauen.

Mit der „Lider Clipper“ übers Schwarze Meer nach Sotschi

Erst um 2.00 Uhr in der Früh sind alle Tomaten verladen und können die Fahrzeuge – für die gerade noch knapp Platz übriggeblieben ist – in den Schiffsbauch gefahren werden. Nachdem die wenigen russischen Passagiere ihre Party beendet haben, beginnt endlich auch für uns die Nachtruhe. Da die Überfahrt aber 12 Stunden dauern soll, bleibt noch genügend Zeit zum Schlafen.

Spiegelglatt ist das Meer und entsprechend ruhig verläuft die Überfahrt. Wie vorausgesagt, taucht am Mittag die russische Schwarzmeerküste und bald darauf Sotschi auf. Die „Lider Clipper“ muss vor dem Hafen einige Zeit auf ein Schiff der Küstenwache warten, um dann in dessen Begleitung in den Hafen zu tuckern. Schon wenig später stehen die Fahrzeuge auf dem Dock vor der Zollabfertigung. Erwartungsgemäss erweist sich die Abfertigung aber als kompliziert und umständlich. Das Handgepäck wird wie auf einem Flughafen durchleuchtet und jeder einzelne Pass wird genauestens geprüft. Als das endlich erledigt ist, stehen wir zusammen mit den russischen Fahrzeugbesitzern etwas ratlos in der



Gegend herum, bis ein Beamter in zivil herumschreit, warum irgendwelche Formulare noch nicht ausgefüllt seien. Als uns diese ausgehändigt werden, stehen wir vor einem weiteren Rätsel, denn das Formular ist nur auf russisch vorhanden und für die vielen Zungen brechenden Fachausdrücke reichen unsere Sprachkenntnisse bei Weitem nicht aus. Anhand einer Vorlage können wir zwar Einiges erraten, aber noch lange nicht alles. Schliesslich erbarmt sich uns ein ein wenig Englisch sprechender Passagier unser und hilft uns beim Ausfüllen.

Wieder zurück bei den Fahrzeugen – wir mussten uns irgendwie wieder den Weg zurück durch die verschiedenen Kontrollinstanzen suchen – stellt sich ein neues Problem: Eine Green Card wird verlangt. Unsere grüne Versicherungskarte taugt dafür natürlich nichts, denn die bietet für Russland keinen Versicherungsschutz, aber um eine Versicherung muss es sich wohl handeln. Ein derartiges Büro ist im Hafen jedoch nicht vorhanden, doch gibt einer der vielen Beamten zu verstehen, dass er in der Stadt die Karte organisieren könne, was natürlich etwas Zeit kostet. Längst sind alle anderen Fahrzeuge abgefertigt und endlich – meine Geduld ist schon arg strapaziert – nimmt man sich unser an, da das Versicherungsdokument nun eingetroffen ist. Russische Rubel zum Bezahlen der Police haben wir jedoch keine und eine Wechselstube gibt es auch nicht, doch obwohl offiziell verboten, können wir die Versicherung zu einem sehr fairen Kurs in US-Dollar begleichen.

Zu unserer Überraschung spricht der für den temporären Fahrzeug-Import zuständige Beamte Deutsch! Das vereinfacht das umständliche Prozedere natürlich ungemein, auch wenn es viel Zeit in Anspruch nimmt, denn der gute Mann macht das sehr gewissenhaft und kommt immer wieder aus seinem Büro zu uns gelaufen, um etwas zu erfragen, was er auf den Dokumenten nicht gefunden hat.

Nachdem auch das endlich erledigt ist, steht noch die Überprüfung des Wageninhaltes an. Man hat aber inzwischen wohl erkannt, dass es bei uns nicht viel zum Kontrollieren gibt und so wird das massive Gittertor geöffnet und wir können fahren. Mittlerweile ist bereits die Nacht hereingebrochen. Da man sich innerhalb von drei Tagen bei den Behörden oder in einem der grösseren Hotels registrieren muss, machen wir uns auf die Suche nach einem dieser Betonkästen, was sich aber als gar nicht so einfach herausstellt, denn es werden ein

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Telekom- und ein Bier-Kongress – was immer das auch sein soll – in der Stadt abgehalten. Schliesslich erhalten wir im gigantischen Hotel Zemczuzina mit integriertem Casino der Marke "Caesars Palace" eines der letzten der 1'000 Zimmer. Auch hier erweist sich die russische Bürokratie als mannigfaltig und das Einchecken dauert seine Zeit. Immerhin haben wir das Glück, an der riesigen Reception an eine geduldige und gut Englisch sprechende Dame zu geraten. Die Registrierung wird auf den nächsten Nachmittag versprochen. Hungrig und durstig verpflegen wir uns aus unseren Vorräten auf dem Balkon des Hotelzimmers und geniessen den lauen Sommerabend und die Aussicht auf das prosperierende Sotschi und das Meer.

Die russische Riviera

Nach dem Frühstück im entsprechend eines derart riesigen Hotels ebenso riesigen Esssaals machen wir uns daran, die Olympia-Stadt von 2014 zu erkunden. Sotschi ist der einzige Ort in Russland und der nördlichste auf dem Planeten mit subtropischem Klima. Das besondere Klima verdankt diese Region der seltenen, unmittelbaren Abfolge von Meer und Hochgebirge. Der hier bis 3'200 Meter hohe Kaukasus hält die kalten und trockenen



Luftmassen, die im Winter aus den Steppen von Wolga und Don nach Westen strömen, zurück. Zugleich stauen sie die vom Schwarzen Meer landeinwärts strebende feuchte Luft. Dennoch sind die Sommer in Sotschi sonnig, die Winter dagegen regenreich, wobei die Temperaturen selbst an den kältesten Tagen selten unter den Gefrierpunkt sinken und sich das Wasser des Schwarzen Meeres nie unter acht Grad Celsius abkühlt. Die klimatische Begünstigung widerspiegeln sich in der subtropischen Flora der vielen Parkanlagen: Palmen, Zypressen, Agaven und vieles mehr, was eher ans Mittelmeer denn an Russland erinnern, erfreuen das Auge.

Die Erschliessung der russischen Schwarzmeerküste für Kurgäste und Urlauber begann in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts durch die Verankerung des Rechts auf Erholung der Werktätigen als verfassungsrechtlicher Grundsatz durch die bolschewistische Regierung. Auch Stalin – wie viele andere Genossen mit hohem Rang auch – liessen es sich hier gut gehen, besaßen sie doch ihre Datschas (Stalin gleich mehrere) in und um Sotschi. Millionen von Urlaubern und Kurgästen aus allen Teilen des riesigen Sowjetreiches strömten jedes Jahr an die russische Schwarzmeerküste und an die Krim (heute Ukraine). Mit dem Ende der sowjetischen Ära kam dann auch hier die Krise: Die Urlauber blieben aus, Moskau zahlte nicht mehr zum Erhalt der Infrastruktur, der rechtliche Status der Sanatorien, Hotels und Herbergen war lange ungeklärt. Die Privatisierungen waren schmerzhaft, nach und nach erst floss neues Kapital in die Tourismus- und Kurindustrie. Wie schon zuvor in Georgien und Armenien, zeugt auch hier noch manche Hotel-Ruine von diesem Prozess.

Petrodollars, ein neues Selbstbewusstsein und nicht zuletzt der häufig hier anwesende ehemalige Präsident Putin (er hat sich ja auch persönlich für die Winter-Olympiade 2014 stark gemacht) haben für einen neuen Aufschwung gesorgt. Davon zeugen die vielen Baukrane, die neue Hotelpaläste in den Himmel ziehen, ebenso wie die gepflegten Restaurants und Souvenirläden und -stände entlang der kilometerlangen Uferpromenade, wo sich während der Badesaison Abertausende von Touristen tummeln.

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Auch wir mischen uns unter das Volk, schlendern dem Strand entlang und schauen uns die Angebote an. Schliesslich erreichen wir den Hafen, wo immer noch unsere „Lider Clipper“ neben einigen Jachten der Superreichen liegt. Als wir wieder zurück in unserem Hotelkasten sind, können wir die Pässe mit der Registrierung in Empfang nehmen und somit weiterfahren. Es geht auf einer vierspurigen Strasse Richtung Adler, dem Grenzort zu Abchasien. Die russische Schwarzmeerküste hat auch den Übernamen „russische Riviera“, was zumindest auf diesen Küstenabschnitt zutrifft, denn das blaue Meer und die von üppiger, mediterranen Vegetation umgebenen Villen erinnern doch sehr an die Riviera des Mittelmeers. Einzig die vielen Polizisten entlang der Strasse stören das Bild und setzen uns in die russische Realität zurück, aber man lässt uns ungeschoren unseres Weges ziehen.

In Adler schwenken wir landeinwärts in die Bergwelt des Kaukasus. Eine neue Strasse führt ins Tal des Mzymta, an dessen Ufer wir schon bald einen idealen Übernachtungsplatz in einem Picknick-Areal mit Restaurant finden. Ein leckeres Schaschlik wird uns dann bei unserem direkt am Fluss gelegenen, überdachten Picknick-Tisch serviert.

Das Wetter könnte nicht besser sein, als wir am Morgen weiter in die sich immer höher auftürmende Bergwelt hineinfahren. Enger und enger wird das Tal, bis es nur noch eine schmale Schlucht ist. Früher soll es hier auf einer spektakulären, einspurigen Bergstrasse weitergegangen sein, doch heute rollt man bequem durch einen modernen Tunnel und verpasst dabei bestimmt viele schöne Ausblicke. In Anbetracht dessen, dass Krasnaja Poljana das wichtigste Wintersportort des russischen Kaukasus ist und an den Olympischen Winterspielen 2014 eine wichtige Rolle spielen wird, musste natürlich der Anfahrtsweg modernisiert werden, sozusagen ein erster Schritt Richtung Olympia. Im (noch) ruhigen Krasnaja Poljana gibt es einige Hotelanlagen und eine Sesselbahn, die auf den 2'000 Meter ü.M. gelegenen Rücken des Aibga führt. Der Ort selber liegt lediglich auf etwa 600 Meter, soll aber sehr schneereich sein. Noch sind die Berghänge bis auf 1'800 Meter Höhe mit dichtem Laubwald, dann mit Nadelwald bewachsen. Olympia wird aber wohl einigen Tribut von der noch weitgehend intakten Natur fordern.



Mangels Alternative fahren wir denselben Weg zurück nach Sotschi, was aber angesichts der guten Strasse und der schönen Gegend keine Strafe ist. Auch die Polizei ist heute nicht mehr so allgegenwärtig wie noch gestern. Sotschi umfahren wir auf einer Transversalen und kommen dann auf die nach Norden führende Küstenstrasse. Nachdem man den Zentralen Kontrollposten der Verkehrspolizei von Sotschi passiert hat (in der Regel wird man durchgezwungen), beginnt der Aufstieg zum ersten einer langen Reihe von Pässen über die bis zum Meer reichenden Berge des Vorgebirges. Der ganze Verkehr mit vielen schwer beladenen und entsprechend langsamen Lkws quält sich über die sehr kurvenreiche Strasse mit vielen Steigungen und Gefällen. Immer wieder bieten sich aber schöne Ausblicke auf die Küste oder den Vor-Kaukasus. Nur mit dem lauschigen Übernachtungsplatz am Meeresstrand will es nicht so recht klappen, denn die wenigen Zugänge zum Meer sind durch Häuser oder der direkt dem Meer entlang führenden Eisenbahn verbaut. So suchen wir eben in Richtung Berge, folgen einem Flusslauf und finden auch schon bald einen Platz in der Wildnis, denn diese Täler sind nur dünn besiedelt. Schwemmholz gibt es zur Genüge, und so brennt am Abend jeweils ein loderndes Lagerfeuer.

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Bei wunderschönem Wetter machen wir jeweils frühzeitig Feierabend, um noch etwas zu lesen und Holz zu suchen. Im malerischen Tal der Ase haben wir uns auf einer saftig grünen Wiese unter einem schattigen Baum gemütlich gemacht. Wir glauben, unseren Augen nicht zu trauen, als plötzlich zwei weisse Kamele daher gelaufen kommen. Was der Geier machen denn die hier? Den ganzen Nachmittag und Abend sind sie in unserer Nähe am Fressen und äugen dabei immer mal wieder zu uns herüber. Dann stolzieren sie wieder nahe an uns vorbei, uns mit ihrem hochmütigen Blick beobachtend, um auf einer anderen Wiese weiter zu fressen. Vermutlich stehen wir auf ihrer Lieblingswiese, aber mit dem ihnen eigenen Kamelesstolz lassen sie uns gewähren. Wir nehmen an, dass die Tiere ausgemusterte oder beurlaubte Fotoobjekte sind, denn wir haben beobachtet, dass sich die Russen gerne mit allerlei exotischem Getier ablichten lassen. An touristisch neuralgischen Punkten stehen Männer und Frauen mit Affen, Papageien, Raubvögeln inklusive riesigen Geiern oder – wie in Sot-schi an der Uferpromenade gesehen – mit halbnackten und mit Schild und Speer bewaffneten Afrikanern bereit, um Touristen mit diesen Objekten gegen Entgelt abzulichten. Diese beiden Kamele waren vielleicht zu wenig fotogen, und man entliess sie wieder in die Freiheit, auch wenn Kamele hier bestimmt nicht heimisch sind.

7'500 Kilometer dauert es, bis uns der erste Polizist stoppt. Es geht wieder einmal steil bergauf. Unser Beni ist bekanntlich kein Rennwagen, trotzdem (oder gerade deswegen) führen wir eine Kolonne an. Prompt winkt uns der dicke Polizist mit dem Milchgesicht heraus. Von seinen Fragen verstehen wir nur Bahnhof. Wir geben ihm zu verstehen, dass wir nur ein wenig Russisch können. Darauf meint er, was wir denn in Russland wollten, wenn wir kein Russisch verstehen. Mürrisch nimmt er uns die Dokumente ab und watschelt zum zivilen Pkw auf der anderen Strassenseite hinüber. Wir folgen ihm und sehen dann, dass ein Radargerät im Wageninneren montiert ist. Will der nun etwa behaupten, wir seien zu schnell gefahren?! Da der Dicke noch gar nicht realisiert hat, dass ich im Rollstuhl bin, macht ihn nun sein im Auto sitzender Kollege darauf aufmerksam, dass er sich einen Invaliden (heisst auf Russisch auch so) geangelt hat. Nun dreht er sich nach mir um und muss seinen Fehlpass einsehen. Die beiden wissen nicht so recht, was sie mit uns anfangen sollen und kommen am Ende zum Schluss, dass es wohl das Beste ist, uns springen zu lassen. Wir bekommen unsere Dokumente zurück und so rasch wie möglich entfernen wir uns. Es sollte das einzige unangenehme Erlebnis dieser Art auf russischem Boden bleiben.

Gegen Norden hin flacht sich der Kaukasus mehr und mehr ab, bis er sich dann auf der Halbinsel Taman gänzlich auflöst. Nun beherrschen riesige Weizen- und Weinreben-Felder das Landschaftsbild. Unsere letzte Nacht auf russischem Boden verbringen wir dann fast am Ende der Halbinsel wieder einmal am Meer, mit Blick nach Westen auf die Ausläufer der Krim und auf einen phantastischen Sonnenuntergang.

Halbinsel Krim

Um auf die Krim zu gelangen, muss die Meerenge von Kerc, welche das Schwarze Meer vom Azovschen Meer abtrennt, überwunden werden. Gespannt fahren wir aufs äusserste Ende der nur noch sehr schmalen Halbinsel, in der Hoffnung, dass auch eine Fähre ins ukrainische Kerc fährt. Wäre das nicht der Fall, müssten wir noch schnell das Azovsche Meer umrunden. Da heute unser Russland-Visum ausläuft, allerdings ein Ding der Unmöglichkeit. Es kann aber Entwarnung gegeben werden, denn bei unserem Eintreffen im Hafen legt gerade eine Fähre ab. Gemäss Fahrplan soll das nächste Schiff in etwa 3 Stunden in See stehen. Und diese Zeit benötigen wir auch zum Erledigen aller Formalitäten inklusive Zollkontrolle und Drogenhund-Beschnüffeln unseres Autos durch einen Pudel. Aber dann sagen wir Russland ade und fahren schon bald darauf auf ukrainischen Boden. Hier gehen die Grenzformalitäten schnell und unkompliziert vonstatten. Diesbezüglich hat die Ukraine schon einen Schritt Richtung Europa getan.

Nachdem wir uns mit ukrainischen Hrywnia eingedeckt haben, lassen wir Kerc hinter uns und fahren durch riesige Äcker und Felder Richtung Krim. Erstes Ziel ist der kleine, schön gelegene Ort Koktebel, der auch für seinen Wein bekannt ist. Der wahre Grund ist aber ein Bild in unserem Reiseführer, das eine wunderschöne Bucht, gebildet durch eine schmale

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Landzunge (infolge ihrer ständig wechselnden Farbe „Chamäleon-Landzunge“ genannt) zeigt. Auf gut Glück nehmen wir eine ausgewaschene Erdpiste, die uns auf einen Hügelzug führt, von dem aus wir die Bucht wie im Buch abgebildet sehen. Die Piste ist wirklich arg zerfurcht und zeugt davon, dass hier schon öfters Schlamm-schlachten ausgefochten wurden. Regen ist aber keiner in Sicht, und so fahren wir hinunter an den Strand, wo wir uns auch für die Nacht hinstellen. Es ist wirklich ein traumhaft schöner Ort.



Während des Frühstücks am nächsten Morgen beginnt es zu nieseln. „Das hört schon wieder auf,“ beschwichtige ich Sonja, die sofort aufbrechen will. Doch das Gegenteil tritt ein, es beginnt stärker zu regnen. Nun bin auch ich der Meinung, dass es wohl besser wäre, sofort aufzubrechen, bevor der Weg aufgeweicht ist. Es zeigt sich dann aber, dass wir bereits zu lange gewartet haben. Die Piste hat sich schon in einen glitschigen Brei verwandelt, der den Reifen überhaupt keinen Halt mehr gibt. In der Folge rutscht das Auto mit den linken Rädern bald einmal in die Regenrinne, aus der es nur mit brachialer Gewalt ein Entkommen gibt. Mit eingeschalteter Sperre und durchdrehenden Rädern fahren wir hoch zu einer kleinen Ebene, wo wir das Auto erst einmal parken können, denn das eigentlich schwierige, weil steile und extrem ausgefahrene Stück kommt danach. Wir waren der Meinung, alleine unten in der Bucht zu sein, doch nun zeigt es sich, dass auf der anderen Seite der Landzunge noch mehrere Einheimische mit ihren Fahrzeugen vom Regen überrascht wurden. Wir schauen ihnen zu, wie sie versuchen, den Anstieg zu nehmen. Ohne Vierradantrieb ist es sowieso ein hoffnungsloses Unterfangen, aber auch die allradgetriebenen Fahrzeuge haben ihre Mühe, denn der Boden ist glitschig wie Schmierseife. Wir entschliessen uns etwas zuzuwarten, in der Hoffnung, dass es bald aufhört zu regnen und die Piste wieder abtrocknet. Zudem ist es äusserst interessant, den einheimischen Fahrkünsten zuzuschauen, denn sie sind sich derartige Gegebenheiten gewohnt. Am meisten beeindruckt uns der Fahrer eines alten Moskvitchs, der auch noch einen Lada abschleppt. Der Oldie ist nur heckgetrieben, doch verfügt dieses Modell offenbar über eine Differentialsperre, denn der Mann steigt aus, hantiert etwas an der Hinterachse, und fährt dann seelenruhig, den Lada im Schlepptau, jenen Hang hinauf, wo zuvor selbst allradgetriebene Fahrzeuge (ohne einen Lada im Schlepptau) allergrösste Mühe bekundeten.

Wir brauchen nicht lange auf die ersten Sonnenstrahlen zu warten und schon wenig später scheint uns die Piste genügend abgetrocknet zu sein, um einen risikolosen Aufstieg wagen zu können, was dann auch problemlos gelingt. Einzig zwei schmale Brücken, auf die unser Auto gerade knapp passt, sorgen noch für etwas Herzklopfen.

Die Küstenstrasse führt durch die felsigen Berge der Krim, in deren Täler der berühmte Rebensaft gedeiht. Immer wieder bieten sich atemberaubende Ausblicke auf phantastische Buchten. Besonders spektakulär ist die Strasse nach Novyi Svet, der Hauptstadt des Krimsektors. Zuvor passiert man aber noch die eindruckliche Genuesische Festung von Sudak aus dem 14. Jahrhundert.

Ähnlich wie an der russischen Schwarzmeerküste, wo der Kaukasus die kalten Winde abschirmt, verhält es sich auch an der Südküste der Krim, wo das Krim-Gebirge diese Aufgabe

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

übernimmt und ebenfalls für ein mediterranes Klima sorgt. Nebst den vielen Weingärten bezeugen das vor allem die Parkanlagen um Jalta, besonders der wunderschöne Botanische Garten von Nikita. Der bereits vor 200 Jahren angelegte Garten ist heute einer der bedeutendsten botanischen Gärten der Welt. Auf einer Fläche von fast 230 Hektar wachsen über 20'000 Pflanzenarten, darunter auch viele subtropische. Der Park ist terrassenförmig gegen das Meer hin angelegt und mit wenigen Ausnahmen auch mit dem Rollstuhl gut zu befahren. Für den Rückweg zum Parkplatz nimmt man dann aber besser ein Taxi, da es steil hoch geht.

Im nächsten Garten, den wir besuchen, ist auch Weltgeschichte geschrieben worden. In der früheren Zarenresidenz Livadija, auch als Weisser Palast bekannt, trafen sich im Februar 1945 Churchill, Roosevelt und Stalin zur Konferenz von Jalta. Die grossen Drei besprachen die Nachkriegsziele der Anti-Hitler-Koalition und legten damals unter anderem die genaue Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen fest. Ausserdem einigten sie sich über die Notwendigkeit einer internationalen Friedensorganisation und vereinbarten eine Konferenz zur Gründung der Vereinten Nationen. Auch heutzutage finden im Palast von Livadija oft wichtige politische Treffen und Konferenzen statt.

Man kann den mit spätklassizistischer Grosszügigkeit prunkenden, geschichtsträchtigen Palast besichtigen. Führungen gibt es täglich – ausser mittwochs. Pech für uns, dass wir ausgerechnet am Mittwoch hier sind. So fahren wir zur nächsten Sehenswürdigkeit der Krim, dem sogenannten „Schwalbennest“. Es handelt sich dabei um ein 40 Meter über dem Meer waghalsig auf einen Felsen gebautes Schlösschen mit zahlreichen kleinen Türmchen, Zinnen und Erkern, das wie eine Miniaturausgabe von Schloss Neuschwanstein wirkt. Erbaut wurde das Wahrzeichen der Krim von einer betuchten Moskauer Dame im 19. Jahrhundert. Heute beherbergt das Märchenschlösschen ein von Touristen aus aller Welt rege besuchtes Restaurant mit Café.

Auch die weitere Fahrt der südwestlichen Krim-Küste entlang ist sehr reizvoll, nur hat jetzt das Wetter umgeschlagen und es regnet in Strömen. Auch hier wird eifrig an neuen Hotelanlagen gebaut und damit werden auch an dieser Küste die letzten schönen Buchten verunstaltet.



Über einen kleinen Pass verlassen wir die Krim-Küste und erreichen bald darauf den ehemals wichtigen sowjetischen Militärhafen Sevastopol, der die berühmte Schwarzmeerflotte beherbergte. Damals war Sevastopol absolutes militärisches Sperrgebiet. Heute sind die Schiffe der Schwarzmeerflotte eine Touristenattraktion. Die Stadt mit den breiten Boulevards und der klassizistischen Prunkarchitektur macht einen aufgeräumten Eindruck. Wir nehmen die Fähre über das Hafenbecken und können so noch einige Schiffe der geschrumpften Flotte – sie wurde 1997 zwischen Russland und der Ukraine aufgeteilt – sehen.

Ukraine: Felder und Äcker, so weit das Auge reicht

Militärische Einrichtungen gibt es um Sevastopol immer noch zuhauf, trotzdem finden wir nördlich der Stadt einen einsamen Stellplatz direkt am Meer. Das Land ist hier bereits flach, fällt dann aber abrupt zum Meer hin ab. Ein Sturm rüttelt die ganze Nacht an unserem Auto und lässt das bisher scheinbar so zahme Meer aufbäumen. Überraschenderweise wird hier trotz dem Fehlen der schützenden Mauer des Krim-Gebirges immer noch Weinbau in grossem Stil betrieben. Erst weiter nördlich werden die Weingärten durch Weizenfelder sowie Kartoffel- und Zuckerrüben-Äcker abgelöst, die bis zum Horizont reichen. Das ist die Ukraine, wie man sie sich vorstellt: Die einstige Kornkammer der Sowjetunion. Die Fakten widerspiegeln den optischen Eindruck: Alleine die landwirtschaftlich genutzte Fläche der Ukraine beläuft sich auf etwa 430'000 Quadratkilometer. Zum Vergleich: Die BRD weist eine Gesamtfläche von 360'000 Quadratkilometern auf.

Allzu spannend ist die Fahrt durch dieses riesige, flache Land nicht. Für Aufregung sorgt höchstens der starke Verkehr auf den meist noch zweispurigen Fernstrassen und die vielen Polizisten, die offenbar ein neues Spielzeug erhalten haben: Laserpistolen. Sie stehen überall dort, wo es am ehesten etwas zu holen gibt, nämlich an unrealistischen Geschwindigkeitsbeschränkungen (beispielsweise 40 km/h auf einer vierspurigen Autobahn!). Dass dabei in vielen Fällen der Eigenvorteil, sprich Korruption, im Vordergrund steht, konnten wir selber erleben. Zweimal wurden uns überholende Fahrzeuge geblitzt und von der Polizei heraus gewunken. Doch schon nach wenigen Minuten haben uns dieselben Verkehrssünder bereits wieder rasant überholt. Eine korrekte Strafmassnahme hätte bestimmt einiges länger gedauert. Wer aber aufmerksam unterwegs ist, wird kaum Gefahr laufen, in eine Radarkontrolle zu geraten, denn man wird von den entgegenkommenden Fahrern frühzeitig durch Lichthupen gewarnt. Man muss dann einfach die Geduld aufbringen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit auch wirklich einzuhalten, auch wenn sie noch so übertrieben erscheint.

Unbehelligt passieren wir die wichtige Hafenstadt Odessa und bald darauf den ersten kurzen Korridor durch Moldawien. Die Grenzfürung dieses kleinen Staates ist etwas eigenartig, gilt es doch zwei Korridore von wenigen Hundert Metern zu durchqueren. Sorgen bereiten uns allfällig aufwändige Grenzformalitäten, zumal Moldawien ein Visum verlangt, das wir aber nicht haben. Den ersten Korridor könnte man gemäss Strassenkarte noch umfahren, doch da wir die Abzweigung zu dieser Nebenstrasse verpassen, bleiben wir auf der Hauptroute und harren der Dinge die da kommen. Die Furcht war aber unbegründet, denn man erhält an einem Kontrollposten lediglich einen Zettel, den man bei der Ausreise wieder abgeben muss. Komplizierter wird es dann beim Dreiländereck Ukraine, Moldawien und Rumänien. Hier gibt es keine Umfahrungsmöglichkeit und eine Fährverbindung über die Donau nach Rumänien existiert entgegen den Angaben auf unserer Strassenkarte nicht. So muss man für eine Strecke von 400 Metern (!) durch Moldawien das ganze Zoll-Prozedere inkl. Ein- und Ausreisestempel absolvieren. Hätte man die grüne Versicherungskarte zu Hause vergessen, müsste man sogar noch eine Haftpflichtversicherung abschliessen! Der Zeitaufwand für diesen Unsinn beläuft sich je nach Verkehrsaufkommen auf mindestens 1 - 2 Stunden.

Wieder zurück in der EU

Doch schliesslich ist Galati und somit Rumänien erreicht. Augenfällig ist, wie bunt und lebhaft gegenüber den eben bereisten Ländern der ehemaligen Sowjetunion hier alles ist, obwohl sich Rumänien vor noch nicht allzu langer Zeit auch noch im kommunistisch prosowjetischen Einheitsgrau befand.

Wir nehmen die Fähre über die Donau und fahren ins Donau-Delta. In den kleinen, saubereren Dörfern des Deltas nisten viele Störche, die jetzt gerade dabei sind, ihre Jungen zu füttern. Nochmals überqueren wir einen Donauarm mittels einer einfachen Fähre, um dann auf einem schmalen und löchrigen Dammweg weiter ins Delta vorzudringen. So holpern wir eine Weile dahin, passieren Auen, dichtes Gestrüpp und ein sich in die Länge ziehendes Dorf. Das Delta ist aber weitgehend entwässert und wird landwirtschaftlich genutzt. Um die ursprüngliche Sumpflandschaft mit ihrem Vogelreichtum zu besuchen, ist man wohl auf ein

Rund ums Schwarze Meer plus Armenien und Berg-Karabach 2008

Reisebericht von René Kägi und Sonja Kostezer

Boot angewiesen. Trotzdem finden wir einen schönen Stellplatz, auf dem uns später auch noch eine Schafherde besucht.

Das rumänische Rimini ist der Strand von Mamaia. Hotelanlagen, Campingplätze und Vergnügungsparks reihen sich aneinander. Auch wir nutzen wieder einmal die Infrastruktur eines Campingplatzes. Sonst hält uns hier aber nichts und schon am folgenden Tag ist die Grenze zu Bulgarien überquert. Der nördlichste Küstenabschnitt Bulgariens ist noch weitgehend unverbaut, und so stellen wir uns schon am frühen Nachmittag auf eine blumige Wiese am felsigen Strand. Zwar besucht uns noch die Küstenpolizei, aber nur um sich nach zwei vermissten Kanufahrern zu erkundigen. Freundlich verabschieden sie sich und wünschen uns einen angenehmen Aufenthalt. Das gibt schon einmal ein gutes Gefühl.

Ansonsten ist es aber ziemlich hoffnungslos, an der bulgarischen Küste einen „wilden“ Stellplatz zu finden. In den letzten Jahren wurde sehr viel gebaut und ein Ende des Baubooms ist wohl erst dann abzusehen, wenn auch noch der letzte Meter Küste zugebaut ist. Im netten Ferienort Carevo verabschieden wir uns vom Schwarzen Meer und reisen bereits wenig später ein weiteres Mal in die Türkei ein, um dann an jener Kreuzung, wo wir vor 8 Wochen Richtung Marmara-Meer abgelenkt sind, den Kreis unserer Rundreise zu schliessen.

Aus Zeitgründen nahmen wir denselben Nachhauseweg inklusive derselben Fähre nach Ancona. Rückblickend war es eine sehr abwechslungsreiche Reise über 12'000 Kilometer mit vielen landschaftlichen, kulturellen und historischen Höhepunkten. Angesichts dieser doch beträchtlichen Distanz verbringt man viel Zeit mit Fahren, zumal man über weite Strecken nur langsam voran kommt. Da das Wetter vor allem zu Beginn der Reise (April, Mai) und in den Hochlagen von Georgien und Armenien noch kühl und teils regnerisch war, verbringt man sowieso viel Zeit im Auto. Startet man aber später zu dieser Tour, gerät man in den verschiedenen Touristen-Regionen in die Hochsaison mit all ihren Nachteilen. Eine Alternative wäre noch Spätsommer und Herbst mit vermutlich stabilerem und wärmerem Wetter, dafür ist dann die Landschaft nicht mehr so grün, wie wir sie angetroffen haben.

Ausführliche praktische Informationen unter unserer Info-Seite

<http://www.rsverlag.ch/Info%20Schwarzes%20Meer.htm>. Über 200 Bilder dieser Reise inkl. Text finden Sie unter <http://www.rsverlag.ch/Schwarzes%20Meer.htm>

