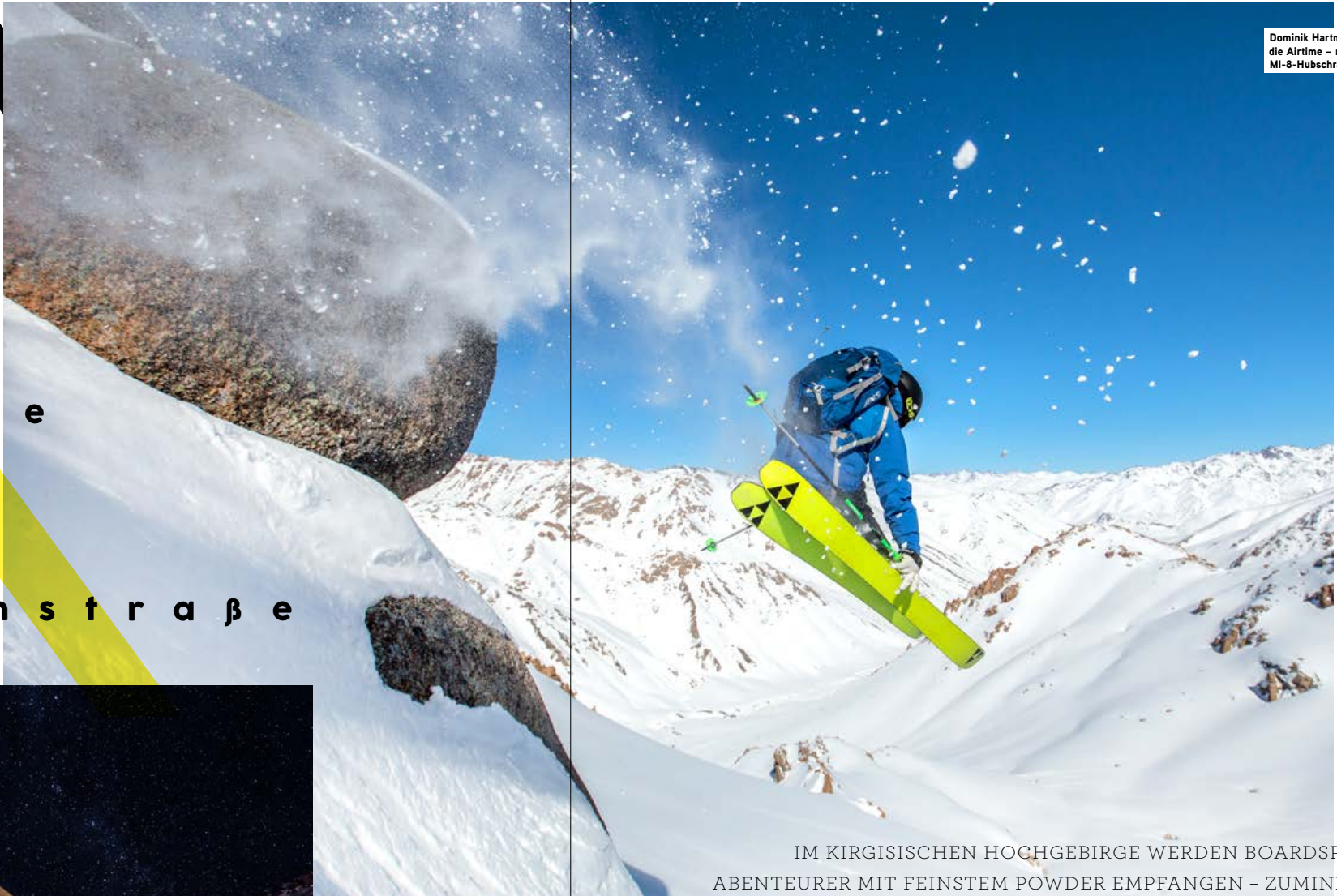


ABENTEUER

Der
Schnee
der
Seidenstraße



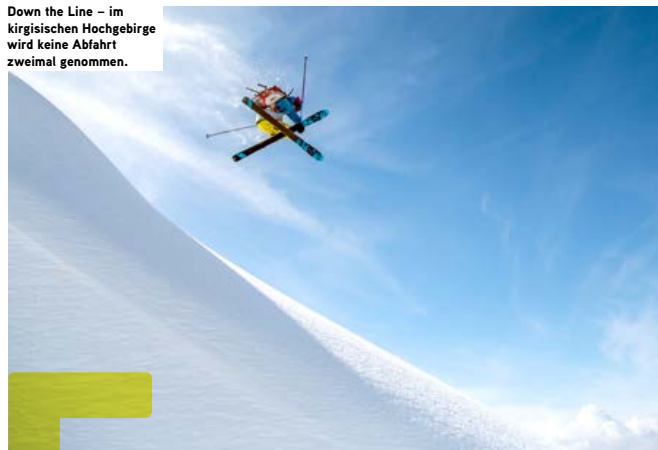
Dominik Hartmann genießt die Airtime – nicht nur im Mi-8-Hubschrauber.



IM KIRGISISCHEN HOCHGEBIRGE WERDEN BOARDSPORT-ABENTEUERER MIT FEINSTEM POWDER EMPFANGEN - ZUMINDEST DANN, WENN PIONIERGEIST UND DIE GUNST DES KIRGISISCHEN MILITÄRS ZUSAMMENKOMMEN.

TEXT UND FOTOS DIRK WAGENER

Down the Line – im kirgisischen Hochgebirge wird keine Abfahrt zweimal genommen.



Ein Hauch von Marco Polo. Die breite, mit Schlaglöchern übersäte Straße ohne Fahrstreifen, auf der wir in einem klapprigen Kleinbus aus Kirgistans Hauptstadt Bischkek herausrollen, heißt Seidenstraße. Hier verlief einst die Karawanenroute. An diesem eiskalten, aber klaren Tag handeln die Menschen am Straßenrand allerdings mit Kohle und nicht mit Seide, Gewürzen und Kamelen. Auf den Ladeflächen zerbeulter Uralttransporter liegen keine in Form gepressten Briketts, wie wir sie kennen, sondern unbehaute Brocken in Felsgröße, direkt aus dem Flöz gestemmt. Wir fahren immer in Richtung Süden, fasziniert von der Weite der Landschaft. Die Sonne strahlt vom azurblauen Himmel. Kalter Dunst wabert langsam über eine verschneite Steppe, auf der vereinzelte Pferde- und Rinderherden auf der Suche nach kargem Futter umherstreifen. Zu allen Seiten ragen imposante Bergketten auf. Der Allgemeinbegriff für die zahlreichen Gebirgszüge lautet bei den Kirgisen „Ala-Too“, was so viel heißt wie

„Berge, die ewig mit Schnee bedeckt sind“. Kein Wunder, rund 70 Prozent der Landesfläche liegen auf einer Höhe von über 3.000 Metern, weshalb die meisten Berge auch im Sommer eine ewige Schneekrone tragen.

Wirtschaftlich zählt Kirgistan zum Armenhaus der Welt. Fast die Hälfte der Menschen lebt unter der Armutsgrenze. Neben Gold verfügt das Land über weitere Rohstoffe, etwa Kupfer und Kohle, die jedoch von zweitrangiger Bedeutung sind. Gold ist das wichtigste Ausfuhrprodukt des Landes mit einem Anteil von knapp 40 Prozent. Landwirtschaft ist wegen der großen Temperaturschwankungen mühsam. Aber in Kirgistan gilt ohnehin: Proteine statt Kohlenhydrate. Die nomadisch geprägte Bevölkerung liebt Fleisch, egal ob Schaf, Rind oder Pferd. Nicht nur deshalb ist die Viehzucht weit verbreitet. Der Reichtum der Kirgisen besteht besonders in den ländlichen Regionen aus der Anzahl der Pferde und des Vieh, in ihrem Besitz. Ein ausgewachsenes Pferd kostet umgerechnet etwa 1.000 Dollar und ist ein ähnliches Statussymbol wie bei uns eine S-Klasse aus Sindelfingen. Tourismus gilt als hoffnungsträchtige Zukunftsbranche und genau deshalb hat Kirgistan seit 2012 als einziges zentralasiatisches Land die Visumspflicht abgeschafft.

16 Meter misst eine traditionelle kirgisische Jurte im Umfang.

Aber nicht diese Reiserleichterung war der Grund, der uns nach Kirgistan lockte. Als 15-köpfige Crew aus Freeride-Freunden ging es uns um das einzigartige Erlebnis, mithilfe eines russischen Helikopterungetüms im riesigen, weitläufigen unbekanntem Terrain des Tian Shan unberührten, kontinental-trockenen Powder unter die Planken zu nehmen. Bevor wir zu unseren Skiabsichten und den Hüttenunterkünften unterhalb des 3.180 Meter hohen Too-Ashu-Passes aufbrachen, hatten wir aber eine Woche lang Gelegenheit, uns von der Skurrilität der Hauptstadt und der atemberaubend rauen Schönheit des restlichen Landes zu überzeugen.

Wir tauchten ein in den Basartrubel Bischkeks, wo man vom exotischen Gemüse über chinesischen Schnupftabak bis hin zum frisch abgetrennten Schafskopf nahezu alles kaufen kann. Dort entdeckten wir auch eine exquisite Gewürzpaste namens Lhasa aus scharfem Paprika, Knoblauch und Öl und erfuhren, dass das sogenannte Fettschwanzschaf sehr beliebt ist bei den Kirgisen. Eine fettige Grundlage half uns auch, die von Vodkaexzessen geprägten Partynächte in Bischkek zu überstehen, denn die lokale Bar- und Clubszene ist wirklich unglaublich schräg und ein entsprechendes Abenteuer für sich. Letztlich schafften wir es zum Glück, uns aus der Dunstglocke der Metropole – die einst einer Karawanenstation entsprang – loszureißen. Sofort lichtete sich nicht nur der Schleier in unseren Schädeln. Glasklare Luft, die gibt es in Kirgistan überall gratis, dazu Nomaden, die ihre Viehherden auf den dünnen Hochebenen weiden lassen, Steinadler, die für ein kleines Trinkgeld auf Touristenarmen Platz nehmen, Jurtencamps, die irgendwo im Nirgendwo vergorene Stutenmilch und ein Schlafplätzchen offerieren, und natürlich den allnächtlichen Anblick eines von der Zivilisation unbeeinflusst leuchtenden Sternenhimmels.

ABENTEUER



Die Jagd mit Steinadlern ist bei den kirgisischen Nomaden eine traditionelle Kunst, die innerhalb der Familien weitergegeben wird.

Neben zwei Piloten und einem Bordingenieur sind auch ein Tankwagen und mehrere Techniker nötig, um den MI-8-Hubschrauber in die Luft zu bekommen.



2,5 Prozent beträgt der Alkoholgehalt von vergorener kirgisischer Stutenmilch.



Das beinharte Mannschaftsspiel, gegen das die Holzfäller-Games in Kanada wirken wie ein Kindergeburtstag, ist in Kirgistan noch beliebter als Fußball. Nicht ganz so hart wie dieser Männer-sport waren die Matratzen beim Zwischenstopp in einem Jurtencamp in den verschneiten Bergen im Osten Kirgistans, welches uns – wenn auch nur als Besucher – das Lebensgefühl der Nomaden näherbrachte.

Einige Tage später erklimmen wir mit unserem Kleinbus die kurvige Straße des Too-Ashu-Passes. Die Luft wird immer dünner. Nach und nach tauchen neue Berggipfel auf und erstrahlen im Sonnenlicht. Verbeulte Lastwagen kommen uns im Schnecken-tempo entgegen und der Asbestgeruch ihrer strapazierten Bremsbeläge legt sich über die marode und mit Schlaglöchern gespickte Hochgebirgsstraße. Früher führten die Serpentinaen sogar auf schwindelerregende 3.586 Meter. Mittlerweile verläuft die wichtige Verkehrsrouten, die Nord- und Südkirgistan miteinander verbindet, auf einer Höhe von etwa 3.200 Metern durch einen schummrig beleuchteten Tunnel unter dem Berggrat hindurch.

Dieses etwa 40 Kilogramm schwere Spielgerät muss jeweils in eines von zwei Toren befördert werden, die aussehen, wie die Ummauerung eines Brunnens.



Als wir wieder aus dem Dunkel der Röhre hervorrollen, hat sich die Landschaft komplett verändert. Blendend weiße Hochgebirgszüge bis zum Ende des Horizonts zaubern uns ein Zahn-pastalächeln ins Gesicht. Aufgrund des komplett fehlenden Strauch- oder Baumbewuchses wirkt hier alles wie auf einem Eisplaneten. Unsere Blicke wandern über die tief verschneite und nahezu unbesiedelte Hochebene von Suusamyr und versuchen deren surreale Weitläufigkeit einzuschätzen. Das Tal zieht sich in mehr als 2.000 Metern Höhe über eine Länge von 150 Kilometern durch zwei gewaltige Hauptketten des Tian Shan.

Der extrem trockene, sehr kontinentale Schnee des Tian-Shan-Gebirges sorgt für riesige weiße Spray-Fahnen.

Diese grandiose Aussicht können wir von nun an eine Woche lang genießen, denn nach einem kleinen Abzweig an der Südseite des Gebirgspasses endet unsere Fahrt an der 2.960 Meter hohen Gipfelstation eines klapprigen Doppelsessellifts und dem zugehörigen kleinen Restaurant. In einer Art Minidorf aus vier Holzhäuschen und ein paar ausrangierten Überseecontainern beziehen wir unsere Basis. In manchen der Stahlboxen schläft man wortwörtlich auf heißen Kohlen, denn die Kirgisen haben sich eine ziemlich improvisierte Heizidee einfallen lassen: Unter den Containern werden Koksöfen verbaut, die für eine erträgliche Raumtemperatur in dieser frostigen Umgebung sorgen. Wir bekommen den Tipp, den Wasserhahn in unserem Container ständig laufen zu lassen. Die Nachttemperatur fällt häufig auf bis zu minus 40 Grad Celsius ab und erst im Winter 2013/14 hat die Suusamyr-Hochebene mit minus 52 Grad Celsius einen neuen Kälterekord aufgestellt.

Manche Gipfel lassen sich mit dem schweren Helikopter nicht anfliegen. Akki Bruchhausen und Dominik Hartmann wählen die Variante per Tourenski und Aufstieg aus eigener Kraft.



Warm ums Herz wird uns allen dagegen schnell, als wir direkt oberhalb des Basislagers unser Transportmittel für die kommende Woche erblicken: Einen MI-8 MTV in stillechter Camouflage-Lackierung mit einem roten Stern auf der Aluminiumaufenhaut. Wie alle diese seit 1964 in Serie produzierten und unglaublich robusten Großraumhubschrauber russischer Bauart hat auch unser Heli vor der Haustür schon Oldtimerstatus. Er gehört dem kirgisischen Militär, ist 29 Jahre alt und von nun an eine Woche lang als Skiomnibus der Lüfte an uns abkommandiert. Die Crew für unseren Freeride-Truppentransporter – bestehend aus Chefpilot, Copilot und Bordingenieur – hat das kirgisische Militär gleich mitgeliefert. Und wir haben nicht irgendwen am Steuerknüppel sitzen, sondern eine Legende der Lüfte: Major Vladimir, ranghoher Offizier der kirgisischen Streitkräfte und ehemaliger russischer Kampfpilot, der noch dickere Brummer gesteuert hat – wie beispielsweise den MI-24 „Gunship“, bekannt aus „Rambo III“. Bis nach Maueröffnung war Vladimir drei Jahre in der ehemaligen DDR als Hubschrauberpilot stationiert. Statt Krisengebiete fliegt er mittlerweile aber viel lieber den Schnee im Hochgebirge an. Mit seiner Pilotensonnenbrille und der beigefarbenen Daunenjacke mit Zobfellkragen sieht er

ABENTEUER



extrem lässig aus. Neben der abgeklärt wirkenden Coolness ist aber auch seine Performance am Knüppel gewaltig. Davon überzeugt er uns während der folgenden Powder-Tage immer wieder aufs Neue. Egal, ob tief verschneite Gipfelplateaus, steile Grate oder ausgesetzte Landeplätze – es ist beeindruckend, wie er den MI-8 beherrscht. Diese Erfahrung verleiht unserem Abenteuer den Fünf-Sterne-plus-Charakter, da wir aufgrund des unbekannteren Terrains zu meist erst im Flug ein Geländeassessment vornehmen und entscheiden, welcher Berg und Hang befahren werden kann, oder ob ein Drop-off am Gipfel und eine Landung am Rückkehrpunkt möglich sind. Dazu ist ein Freeride-Tag mit dem MI-8 in den irren Höhen des kirgisischen Tian Shan auch immer eine fein austarierte Kerosinkalkulation. Rein rechnerisch wäre mit den 3.630 Litern Tankinhalt eine Reichweite von mehr als 600 Kilometern möglich. Aber in Höhen zwischen 2.500 und 4.500 Metern Höhe wird die Luft nicht nur immer dünner zum Atmen, sondern bedingt auch einen geringeren Gegendruck für die Rotorblätter des Hubschraubers. Daraus resultieren ein höherer Kerosinverbrauch und eine geringere Reichweite als in der Ebene.





Ob auf dem Basar oder am Straßenrand, in Kirgistan versucht sich jeder ein paar Som mit dem Verkauf von Waren hinzuzuverdienen.

Die Kirgisen essen gern Fleisch und der Duft von gegrillten Lamm- oder Ziegenspießen liegt förmlich ständig in der Luft.



Das Fettschwanzschaf gilt in Kirgistan als gehaltvolle Delikatesse.

Ein MI-8 MTV fliegt mit einer Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometern und wird von drei leistungsstarken Gasturbinen-Triebwerken angetrieben.

Vladimir hat natürlich seine doch ziemlich ungewöhnlichen Sprit-Spartricks. Am Ende eines langen Freeride-Tages, wenn wir durch das Hochtal von Suusamyr nach Hause knattern, geht er gern in den Tiefflug. So tief, dass uns garantiert kein Radar erfassen würde. Auf der endlosen Straße, die sich schnurgerade durch die eisige Hochebene zieht, könnten wir die Fahrer einsamer Lkws, die ihre schwere Ladung in Richtung China oder Tadschikistan steuern, locker durchs geöffnete Fenster abklatschen. Auf die Frage an Vladimir, warum er so tief fliegt, antwortet dieser er nur trocken: „Macht Spaß!“

Purer Spaß sind auch die Skierlebnisse, die wir dank des MI-8 und Vladimirs Crew erleben. Zwischen acht und zwölf Powder-Runs schaffen wir - je nach Gelände und Wetter - pro Tag. Nach dem allabendlichen Reis mit Ziegenfleischeinlage und dem unvermeidbaren Vodkaausch, nutzen wir das höhenbedingte Blähungsstakkato vor dem Einschlummern, um inne-zuhalten und zu begreifen, welch einzigartiges Abenteuer uns hier geschenkt wird. Zur objektiven Beschreibung

der Schneeverhältnisse und des Terrains, das wir vorfinden, kann man eigentlich nur den überstrapazierten Begriff „epic“ verwenden. Ein leichter Schwindel befällt uns auch, wenn wir darüber nachdenken, wie viele Erstbefahrungen möglicherweise dabei sind. Denn vermutlich sind bisher nur wenige Freerider mit Helikopterunterstützung in die riesigen und vollkommen abgeschiedenen Gebirgsketten des Tian Shan vorgedrungen. Zwei Mal gefahren wird hier kein Hang.

Gipfellandungen sind so gut wie ausgeschlossen. Ganz oben läuft alles per „Touch-and-go“, was den Adrenalinspiegel in die Höhe schießen lässt. Die Gefahr, dass der schwere Helikopter mit seinen bis zu 13 Tonnen Fluggewicht zu tief in den Schnee einsinkt oder eine Wechte abbricht, ist zu groß. Vladimir hält den MI-8 bei unseren Drop-offs im

Schwebeflug knapp über dem Boden und die Crew springt mit Ski am langen Arm hinaus. Danach herrscht Höllenlärm, Schneekristallchaos und Rotorsturm, wenn die Turbinen des Bergboliden noch mal bis zur Höchstleistung gepeitscht werden, er über uns abhebt und in einem irren Sturzflug hinter der nächsten Felswand verschwindet.

Keine Frage, nur dank solider Uraltechnik, Unmengen an Kerosin und Vladimirs Können sind wir immer weiter und höher in die Abgeschiedenheit des tief verschneiten Tian Shan vorgedrungen. Freeriden wäre hier sonst wohl nur im Expeditionsstil mit mehrtägigen Touren, Biwaks und viel Gepäck möglich gewesen. Neben der Hommage an dieses Land aus hohen Bergen gilt unsere Hochachtung deshalb vor allem dem coolsten Heli-Piloten Kirgistans und seiner Crew. Die höchste Höhe, die Vladimir je mit einem MI-8 MTV geflogen ist, waren unglaubliche 7.300 Meter. Die Frage, ob er dabei durch eine Sauerstoffmaske geatmet hat, beantwortet er trocken: „Njet, nur Zigaretten!“



Heli-Base auf fast 3.000 Metern Höhe mit Blick über das Hochtal von Suusamyr.



Denis Grigorev, ein exzellenter Freerider aus Usbekistan, lässt es in den Bergen Kirgistans stauben.

Schlafen auf heißen Kohlen: improvisierte Befuerung direkt unter dem Wohncontainer.



ABENTEUER

Was man wissen sollte

INFO

Kirgistan gehört zu den sichersten und demokratischsten Ländern Zentralasiens. Überfallen wird man hier am Straßenrand höchstens von der kirgisischen Gastfreundschaft. Und nachdem sich das Volk bei der sogenannten Tulpenrevolutionen 2005 und dem Umsturz 2010 erhoben hat, um zwei autoritäre und korrupte Präsidenten davonzujagen, wurde sogar eine parlamentarische Republik nach deutschem Vorbild etabliert.

SKIGEBIETE

Es existieren einige kleine Skistationen mit Liften: Im Süden, rund 40 Kilometer von Bischkek entfernt, im Nationalpark Ala Artscha sowie ein Zwei-Pisten-Gebiet am Too-Ashu-Pass, das über einen Doppelsessel- und einen klapprigen Schleplift verfügt. Größte Skistation mit vier Sesselliften und den Ausmaßen eines kleinen Alpengebiets bei höchster Liftankunft auf 3.040 Metern ist Karakol ganz im Osten des Landes am Issyk-Kul-See.



ESSEN

Das Essen in Kirgistan hat – schon allein aufgrund nomadischer Tradition – immer mit Ziege, Schaf oder Pferd zu tun. Und es sind natürlich nicht die Filetstücke, die man dann in seinem Reis findet, sondern meist ziemlich exotisch-fetthaltige Fleischteile. Frisches Obst, Gemüse und Salate gibt es aber sowohl in Restaurants als auch auf den Basaren reichlich. Zum Frühstück muss man mit löslichem Kaffee rechnen, mit Reisbrei, aber auch mit roter Wurst, Käse und Spiegeleiern. Tee ist zu jeder Mahlzeit traditionell wichtig – und der Gastgeber ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Tassen der Gäste immer mindestens halbvoll sind.

VISA

Bürger aus EU-Staaten benötigen seit 2012 kein Visum mehr. Ein mindestens noch sechs Monate gültiger Reisepass reicht zur Einreise nach Kirgistan.

WEB-INFOS

www.whitehearts.de
www.snowxplore.de
www.ak-sai.com

FLÜGE

Auf dem Hauptstadtflughafen Bischkek landet man von Europa aus am besten mit der Aeroflot oder Turkish Airlines. Mit Aeroflot fliegt man über Moskau für nicht mehr als 400 Euro hin und zurück. Selbst Skigepäck ist im Ticketpreis inbegriffen, wenn man es vorher telefonisch anmeldet.

WÄHRUNG

Die nationale Währung ist der Som. Ein Euro entspricht in etwa 80 Soms. Die Lebenshaltungskosten in Kirgistan sind sehr günstig. Für ein Essen oder eine Hotelübernachtung liegen sie bei der Hälfte oder lediglich einem Drittel der Preise in Europa.



Immer wieder atemberaubend: die Kraft, der Lärm und die Luftwirbel, wenn der MI-8 nach dem Drop-off über den Köpfen abhebt und in den Weiten der Berge verschwindet.

PERFEKTER SOUND FÜR DEIN IPOHNE

MV88 DIGITALES STEREO-KONDENSATORMIKROFON FÜR IPHONE, IPOD UND IPAD

NEU

Das kompakte Stereo-Mikrofon Shure MOTIV MV88 ist um 90 Grad schwenk- und drehbar und macht es damit optimal für Videoaufnahmen. Dank der robusten Metallkonstruktion eignet sich das MV88 perfekt für Recording-Sessions unterwegs. Dazu passend gibt es auch die kostenlose ShurePlus MOTIV Mobile Recording App, die fünf Preset Modi für Stimme und Instrumente bietet sowie Einstellungsmöglichkeiten für Gain, Stereoaufnahmewinkel und EQ mit 24 bit/48 kHz Aufnahmen.

SHURE
LEGENDARY PERFORMANCE™

Made for iPod iPhone iPad

iPad, iPhone, iPod and iPod Touch are trademarks of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries. iPad Air, iPad Mini and Lightning are trademarks of Apple Inc.

www.shure.de

© 2015 Shure Incorporated