

Hindukusch-Kundfahrt 1967

Deutscher Alpenverein · Sektion Schorndorf

Nächst, das wir nur streifen wollten.

Mit viel guten Ratschlägen, am Freitag, dem 2. Juni, starteten vier der sechs Expeditionsteilnehmer mit zwei Kleinbussen in Richtung Pakistan. Nach der 1 1/2 jährigen Vorbereitungszeit wich die lähmende Ungeduld dem Gefühl der großen Erwartung. Zwischen der Heimat und dem Hindukusch lagen doch so viele Überraschungen.

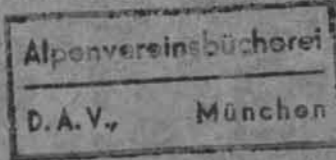
Wir wagten überhaupt nicht daran zu glauben, keinerlei Grenzschwierigkeiten zu bekommen. Wer konnte uns bestätigen, die Autos würden durchhalten? Unser Zielgebiet, der Hindukusch, war der größte Unsicherheitsfaktor. Wie kommen wir mit den Einheimischen zurecht und wie vertragen wir die großen Höhen?

Von Tag zu Tag klärten sich diese Fragen von selbst. Istanbul war der erste Höhepunkt. Hier treffen die Pracht des Orients und die Nüchternheit Europas aufeinander. Die Hagia Sofia- und die Sultan Achmed-Moschee prägen den oberflächlichen Eindruck dieser Stadt. Mehr konnten wir während des kurzen Besuchs nicht mitnehmen. Kleinasien brachte keine weiteren Höhepunkte. Die Felsenkirchen im Tal von Göreme, die Städte Keyserly, Sivas und Erzerum, die indirekte Konfrontation mit den aufständischen Kurden waren nur Impressionen am Rande.

In Persien besserten sich die Straßen. Der Staub hatte sich trotzdem schon überall abgelagert. Übernachtet wurde nur noch in den Bussen. Weniger die Menschen als die gefährlichen Skorpione flößten uns Angst ein. Nach zehntägiger anstrengender Fahrt fanden wir in Teheran für zwei Tage Ruhe. Die Autos wurden überprüft. Das Ehepaar Peter, aus Gmünd stammend, umsorgte uns großartig und die lagernde Post gab die nötige Rückendeckung aus der Heimat. Die drückende Hitze machte uns zu schaffen. Wider Erwarten zeigte auch einer der Busse seine Krallen. Die Stimmung war aber trotzdem noch bestens.

~~4 B 453~~

8 S 315 Soust. 1967



Archiv - Ex.

69 166

Maschad, das wir nur streifen wollten, wurde zum Trama. Das gesprungene Schaltgehäuse gab es ja nur in Teheran. Der Wagen stand aber mitten in der Wüste. Ein Anruf nach Teheran, eine hilfsbereite Frau und ein Flugzeug retteten uns aus der mißlichen Situation. Im Non-stop erreichen wir Kabul in Afghanistan. Nur noch 252 km nach Peshawar, unserem ersten Ziel. Der sagenumwobene, wilde Khyber-Paß gab sich sehr zahm. Außer der Hitze, 55°C im Schatten (es gab ja nichts, das Schatten spenden konnte), hatte er nichts zu bieten. In Peshawar, einer der schönsten und historischsten Städte Pakistans, mußten wir unsere ganzen Englisch-Kenntnisse auspacken. Ein Teppichhändler, nur Europäer oder Amerikaner kaufen Teppiche, lud uns sinnigerweise während des mehrtägigen Aufenthalts zu sich ein. Wir wollten jetzt die Weiterfahrt regeln. Werner Vollmer stieß zu uns. Im Gegensatz zu anderen Expeditionen hatten wir mit der Ausstellung der Aufenthaltsgenehmigung hierbei Schwierigkeiten. Den Plan, mit dem Flugzeug nach Chitral zu fliegen, mußten wir aus Gründen der Wetterunsicherheit begraben.

Reisenotizen über den Anmarsch
(Tagebuchauszüge)

Freitag, 30.6.1967

Am späten Vormittag verlassen wir Peshawar in Richtung Chitral. Die Hauptstrasse nach Rawalpindi ist gut. Danach ist sie nur noch einspurig asphaltiert und jeweils ein herrliches Geduldspiel, wer zuerst den Asphaltstreifen verlässt, der entgegenkommende Lastwagen oder wir. Unsere Nerven sind immer noch gut. Schließlich überrascht uns die Nacht. Die Straßen werden immer schlechter. Gegen 21 Uhr erreichen wir die Stadt Dir und können im streng bewachten Haus der Polizei übernachten. Die größte Überraschung: in jedem Zimmer eine Badewanne, herrlich ! Es scheint eine wilde Gegend zu sein. Alle Männer tragen Gewehre und patronenträchtige Gurten. Selbst

beim Gang ins nahe gelegene Hotel werden wir von bewaffneten Soldaten eskortiert.

Samstag, 1.7.1967

Das Anheuern der Jeeps geht verhältnismäßig rasch vor sich. Von 250 Rupees kann ich auf 220 RS herunterhandeln. Als aber der dritte Jeepfahrer nur 160 RS verlangt, beginnt der Handel von Neuem. Wir müssen letztlich für jeden 220 RS bezahlen. Die Fahrt über den Laworai-Paß ist interessant, die Autos kommen auch flott voran. Teilweise sind die Autoreifen bis auf die Leinwand abgefahren. Ein großer Stein im Motorblock spannt den Keilriemen. Während der abenteuerlichen Fahrt müssen wir auf der Chitraliseite oft blanke Schneefelder überqueren. Zwanzig Meilen vor Chitral will der erste Fahrer umdrehen. Nach verschiedenen Verzögerungstaktiken kommen wir aber doch noch ans Ziel. Unsere Empfehlungsschreiben nützen im Moment nicht viel. In der Nacht kommen wir nirgends mehr unter. Burhan ud Din ist auch nicht anwesend. Sein Sohn, rauschgiftsüchtig, lädt uns dennoch zum Nachtessen ein und läßt uns unter freiem Himmel ein Lager herrichten. Der um Mitternacht servierte Chitralireis ist sehr fade, schmeckt ranzig und ist rasch kalt.

Sonntag, 2.7.1967

Heute spielt sich nicht mehr viel ab. Sonntags sind auch hier alle Büros geschlossen. Burhans Sohn will für uns die Esel anheuern, zerstreitet sich aber immer wieder mit dem schmierigen und ebenfalls Haschisch rauchenden Polizeioffizier. Chitral ist die pakistanische Hochburg für Haschischraucher. Die meiste Zeit verbringen wir im Flugbüro. Am Abend marschieren wir wieder 7 Meilen zu unseren Schlafstellen zurück.

Montag, 3.7.1967

Der junge Burhan will sich offensichtlich von uns trennen. Am Morgen beladen wir den Jeep und transportieren unser gesamtes Gepäck wieder ins Zentrum von Chitral zurück. Der Besuch beim "political agent", entspricht dem Rang eines Regierungspräsidenten, war positiv und ohne jede Schwierigkeit. Wir erhalten die Genehmigung für unser gewünschtes Ziel, fürs Rosh Gol. Unter der Aufsicht des Polizeioffiziers muß noch das Tourenprogramm geschrieben werden. Der offizielle Teil ist nun beendet.

Teilweise müssen die vorbereiteten, in Schorndorf abgewogenen Lasten umgepackt werden ! Die Esel tragen anstatt der abgepackten 180 pounds nur 160 pounds = 73 kg. Im Gewicht des Expeditionsgutes haben wir uns gewaltig verschätzt. An 1,2 to hatten wir nie gedacht. Schon am Abend wird mit dem Anführer der Eseltreiber der Transportpreis vereinbart. Für die 55 Meilen von Chitral nach Drasan müssen wir 43 RS bezahlen. Die genaue Anzahl der benötigten Esel können wir noch nicht angeben.

Dienstag, 4.7.1967

Wie verabredet stehen früh morgens die ersten "donkeymen" bereit. Sie vertrauen uns und akzeptieren die abgewogenen Lasten. Innerhalb einer Stunde ist alles klar. Gegen 7 Uhr marschieren 16 Esel unter Polizeiaufsicht ins Mastuj-Tal. 15 Meilen bis Koghosy und die Sonne brennt unbarmherzig. Jede Wasserstelle ist willkommen. Mit heißgelaufenen Füßen, teilweise mit Blasen, erreichen wir am Nachmittag unser Ziel, das wunderschön gelegene Rasthaus von Koghosy.

Mittwoch, 5.7.1967

Die Moskitos vom angrenzenden Reisfeld probten den Aufstand. Während der Nacht ließen sie uns keine Ruhe. Schon bald brechen wir daher wieder auf zum 15 Meilen entfernten Barenise. Langsam gewöhnt man sich ans Marschieren. Trotzdem ist alles so eintönig. Manchmal gibt es wenigstens Mirabellen zur Erfrischung. Das Rasthaus in Barenise ist ein gewöhnlicher Lehmschuppen. Eine Übernachtung im Freien erscheint uns als komfortabler.

Donnerstag, 6.7.1967

Zwölf Meilen nach Kuragh. Noch immer herrscht wolkenloser Himmel. In der Eselkarawane einen eigenen Laufrythmus zu bekommen, bereitet Schwierigkeiten. Während der kurzen Mittagspause werden wir zu Tee, Aprikosen und Maulbeeren eingeladen. Außer stechwütigen Fliegen bietet uns aber unser Nachtlager nichts. Die Eier sind ausgegangen und die Hühner nur lebend zu kaufen.

Freitag, 7.7.1967

Gleich nach Kuragh verlassen wir das Mastuj-Tal. Drasan ist die letzte Station vor dem Sart An (Sart: Paß 3850 m). Hier müssen neue Träger angeheuert werden. Die Auszahlung der Eseltreiber geht reibungslos vor sich. Schon nach kurzer Zeit beginnen die Verhandlungen mit den Trägern. Ihrer Forderungen liegen viel zu hoch. Am Abend sind wir noch nicht handelseinig.

Samstag, 8.7.1967

Viel zu viele Träger versammeln sich morgens. Ich lasse nocheinmal unseren Preis übersetzen und stelle es jedem frei zu tragen oder nicht. Bienenähnlich bewegt sich die Menge. Mit Stöcken und Prügeln versuchen wenige Anführer ihre Landsleute vom Platz zu jagen. Drei Träger blieben uns übrig. In aller Ruhe machen wir uns daran, diesen Leuten die Lasten zu übergeben. Plötzlich erklären sich die restlichen Träger auch bereit für unseren Preis zu tragen. Der Weg über den Paß war beschwerlich. Während der Mittagszeit erreichen wir die Paßhöhe. Lasht, im Tirich-Tal, das 1200 m tiefer liegt, erreichen wir rasch und finden einen herrlichen Lagerplatz.

Sonntag, 9.7.1967

Zwangsruhetag. Der Handel mit den Trägern beginnt von Neuem. Die Anführer sind aber noch zäher in der Verhandlungsführung. Die Feilscherei erstreckt sich über den ganzen Morgen. Erst am Abend gibt es wieder die ersten Kontakte mit der Bevölkerung. Der Boykott ist gebrochen. Mit einem Kompromißpreis werden wir uns einig.

Montag, 10.7.1967

Reibungslos können wir morgens losmarschieren. Der Pfad führt auf und ab. Eine beinahe endlose Steinwüste liegt vor uns. Duru, ein kleines Wäldchen, nimmt sich wie eine Oase in der Wüste aus. Trotzdem ist es herrlich hier. Die ersten 6000er grüßen zu uns herunter. Die kommende Nacht verbringen wir hier.

Dienstag, 11.7.1967

Die letzte Etappe wird angegangen. Nach Totiraz Noku sind es 4 Stunden. Immer wieder steht der Udren Zom (7116 m) vor uns. Ein herrlicher Berg. Um 12 Uhr erreichen wir Totiraz Noku, eine Hochalm und stellen unser Hauptlager auf. Vorher werden noch die Träger ausbezahlt. Heute gab es die erste große Enttäuschung. Anstatt eine völlig menschenleere Gegend vorzufinden, hatte sich schon eine offizielle japanische Expedition mit 2 pakistanischen Offizieren niedergelassen.

Mittwoch, 12.7.1967

Morgens besuchen uns zwei Pakistani. Sie erklären uns, daß zur afghanischen Grenze hin eine 10 Meilen breite Zone besteht, die nicht betreten werden darf. Unser Hauptlager liegt aber nur 7 Meilen von der Grenze entfernt. Eine evtl. Ausnahmegenehmigung besitzen wir auch nicht. Vorerst ist jede Besteigung eines der umliegenden 7000er unmöglich. Am Nachmittag steigen wir zum Lager I der Japaner (4700 m) hinauf, um uns ein bischen zu akklimatisieren.

Donnerstag, 13.7.1967

Früh morgens steigen wir zum L I der Japaner. Einer der Expeditionsteilnehmer brach sich den Fuß und wir wollten bei der Bergung helfen. Der Weg zum L II (5400 m) bringt die ersten Schwierigkeiten mit der Luft. In erster Linie wollen wir hier oben helfen, aber auch den Anstiegsweg zum Saraghrar erkunden. Der Weg der Japaner aber auch der der Engländer (Besteigungsversuch 1958) erscheint uns zu gefährlich.

Freitag, 14.7.1967

Ruhetag. Mittags topografische Aufnahmen.

Samstag, 15.7.1967

Weitere Geländeaufnahmen. Nach ersten Berechnungen liegt das Basislager auf einer Höhe von 4350 m.

Sonntag, 16.7.1967

Alle brechen zum Erkundungsvorsprung auf den S-W-Sporn des Saraghrars auf. Karl Golikow, der als erster gestartet ist, klettert mit voraus und erreicht gegen 19 Uhr den Gipfel. Erich Schmid und F. Gölz finden einen schönen Biwakplatz und richten sich für die Nacht ein. Die Nacht ist nicht zu kalt und wir können gut schlafen.

Montag, 17.7.1967

Der Weg vom Biwak zum Gipfel dauert länger als erwartet. Gegen 9.30 erreichen auch wir den Gipfel des SW-Sporns, Leider ist die Aussicht sehr schlecht. Trotzdem erkennen wir, daß die Besteigung des Saraghrars auch von dieser Seite sehr schwierig sein dürfte. Der eigentliche Ausgangspunkt zur Besteigung liegt bei 6000 m. Um den Nachschubtransport zu organisieren, ist unsere Mannschaft zu klein.

Dienstag, 18.7.1967

Ruhetag

Mittwoch, 19.7.1967

S. Härer und F. Gölz gehen zurück nach Duru und erkunden den Anmarschweg zum 6440 m hohen Atrak Zom. Es besteht die grundsätzliche Frage, ob das Basislager aus der Sperrzone herausverlegt werden muß und wird dadurch in erster Linie auch eine finanzielle Frage. Unsere Moral ist auf dem Tiefpunkt angelangt. Von 9 bis 18 Uhr sind wir unterwegs. Nach dem Nachtessen kommt der captain zu uns ins Mannschaftszelt. Nach anfänglich belanglosem Gespräch kommt die große Überraschung. Er erlaubt uns die Besteigung des Langusta-I-Barfi.

Donnerstag, 20.7.1967

Eine Lagerreihe muß aufgestellt werden, um eine reibungslose Besteigung zu ermöglichen. Wir starten zu spät. Im riesigen Gletscher gibt es anfangs kaum ein Zurechtfinden. Vor Einbruch der Dunkelheit beschließen wir zu biwakieren. Gegen 20 Uhr kommt der verabredete Funkverkehr mit den im Basislager Zurückgebliebenen zustande.

Freitag, 21.7.1967

Am Morgen brechen wir zeitig auf. Der Weiterweg zum geplanten Lager I ist jetzt einfacher. Nach dem letzten Steilaufschwung finden wir einen herrlichen Platz. Vor einer riesigen Felsplatte, also gut geschützt vor Wind und evtl. Steinschlag wird das Zelt in ca. 4800 m erstellt. Nach kurzer Zeit steigen Tom und ich weiter, um den Weiterweg zu erkunden. Von weitem erscheint die Durchquerung des vor uns liegenden Gletscherabbruchs nicht einfach, aber doch möglich. Mit dieser erfreulichen Tatsache steigen wir wieder ab zum Basislager.

Samstag, 22.7.1967

Erneuter Aufstieg. Lager I wird ausgebaut.

Sonntäg, 23.7.1967

Entgegen der Annahme, den großen Gletscherbruch zu durchqueren, müssen wir ihn doch umgehen. Diese Tatsache kostet uns einen Zeitaufwand von mehreren Tagen. Zu zweit bleiben wir im provisorischen Zwischenlager.

Montag, 24.7.1967

Nur durch eine Rinne, ca. 300 m hoch und 55° steil, kombiniert aus Schnee und Fels kann der Gletscherabbruch umgangen werden. Nach 3 Stunden Kletterei wird die Rinne durchstiegen und der Grat erreicht. Gleichzeitig wird die Rinne mit fixen Seilen gesichert. Unser L II erscheint in dem vor uns liegenden Gletscherkessel einigermaßen sicher zu sein. Zwischen mehreren, zum Teil schon offenen Spalten, stellen wir eines unserer Hochlagerzelte und kehren wieder zurück zum Zwischenlager. Im abendlichen Funkverkehr erfahren wir, daß Ernst im Basislager eingetroffen ist. Endlich ist die Mannschaft vollständig.

Dienstag, 25.7.1967

Wir brechen das Zwischenlager ab und transportieren den Rest zum L II. Die Sonne kommt hier oben erst sehr spät und verschwindet auch wieder rasch hinter den hohen Bergen, Die erste Nacht im L II (5500 m) vergeht gut. Am Abend kein Funkverkehr zum Basislager.

Mittwoch, 26.7.1967

Auch am Morgen bekommen wir keinen Funkkontakt. Die Lebensmittel sind zu knapp um einen Angriff zu starten. Deshalb beschließen wir zum BL abzusteiigen. Wir feiern Wiedersehen mit Ernst.

Donnerstag, 27.7.1967

Während die anderen am Mittag zum Lager I aufsteigen, um neuen Proviant hinaufzubringen - für alle Notfälle nehmen sie auch ein Sauerstoffgerät mit - machen wir heute zu zweit Ruhetag.

Freitag, 28.7.1967

Das Wetter beginnt allmählich zu schwanken. Deshalb steigen wir heute schon zum L I und gleich weiter zum L II auf. Am Nachmittag sind alle Expeditionsteilnehmer im L II. Zu dritt bleiben wir im L II, während die anderen drei wieder ins nächste Lager absteigen, um zu beobachten.

Samstag, 29.7.1967

Der kommende Teil des Weges zum Gipfel ist wahrscheinlich der schwierigste. 750 m, 45° steiles Eis ist auch in den Alpen eine Bergtour. Um 7.00, es ist schon etwas spät, brechen wir auf. Die dünne Luft bekommen wir langsam zu spüren. Die Schneeverhältnisse in der Wand sind gut, wir können ungesichert gehen. Um 12.00 wird das zukünftige L III auf 6300 m erreicht. Es liegt in einem Sattel, der die Grenze zwischen Pakistan und Afghanistan bildet.

Sonntag, 30.7.1967

Der Himmel ist vollständig bedeckt, unser Berg überhaupt nicht mehr zu sehen. Karl Golikow hatte eine schlechte Nacht. Um kein Risiko einzugehen, beschließen wir, anstatt einen Tag abzuwarten, abzusteigen. Nach dem vereinbarten Funkverkehr um 12.00 steigen wir hinunter zum L II und anschließend weiter zum Basislager.

Montag, 31.7.1967

Ruhetag

Dienstag, 1.8.1967

Ruhetag

Mittwoch, 2.8.1967

Ruhetag, am Nachmittag Vermessungen.

Donnerstag, 3.8.1967

Bimbo, der sich den Arm verletzt hat, bleibt im Basislager zurück. Die anderen steigen gegen 1.00 zum L I auf und erreichen dieses gegen 15.00. Tom bezieht hier Beobachtungsstation. Ernst, Charly und ich erreichen L II um 17.30. Die Kondition ist immer noch gut.

Freitag, 4.8.1967

Schon sehr bald, die Sonne ist noch lange nicht an unseren Zelten, gehen wir die Firnflanke zum zweiten Mal an. Die Verhältnisse sind gut, nur stellenweise hat sich Wasser-eis gebildet. Von 9 - 12 Uhr halten wir uns in L III auf. Mit Biwakausrüstung und etwas Proviant brechen wir auf, um den morgigen Anstieg zum Gipfel etwas zu verkürzen. Stellenweise brechen wir im tiefen Schnee ein bis zu den Hüften. Am Nachmittag finden wir eine etwas windgeschützte Gletscherspalte. Sobald die Sonne verschwindet, sinkt die Temperatur gewaltig. Mit Daunenjacke und Überanzug sitzen wir zu dritt im Biwaksack um den kommenden Morgen abzuwarten.

Samstag, 5.8.1967

Die Nacht dauert sehr lange. Immer wieder geht unser Blick hinauf zum Himmel. Endlich, gegen 7.00 kommt die Sonne und macht uns wieder lebendiger. Zum Frühstück gibt es Haselmark und Tee. Der Hunger ist in dieser Höhe nicht sehr groß. Nur leichtes Sturmpäck begleitet uns zum Gipfel. Für die Notfälle eine Sauerstoffmaske, ein Sprechfunkgerät, ein Seil, die Daunenjacken und etwas Proviant. Teilweise ist der Weg sehr steil. Genau um 11 Uhr erreichen wir den Gipfel. Die Freude ist riesig. Sofort werden sämtliche grünen Signalaraketen abgefeuert. Die Weitsicht ist grandios. Der Sturm läßt auch auf dem Gipfel nicht nach. Unbehandelte Finger werden sofort steif.

Die frisch eingelegten Filme reißen immer wieder ab. In den Füßen merklich weich erreichen wir das L III gegen 15 Uhr. Der Funkverkehr klappt heute nicht mehr. Zuerst kochen wir uns noch etwas und kriechen dann bald in unsere Schlafsäcke.

Sonntag, 6.8.1967

Während der ganzen Nacht tobt der Sturm und nur mit Mühe kann sich unser Zelt dagegen behaupten. Am Morgen wird L III geräumt und alles abtransportiert. Erich erwartet uns im L II mit heißem Tee. Gleich geht es weiter zum L I. Tom hat auch schon Suppe und wieder Tee bereit. Alle freuen sich. Am Abend erreichen wir das Basislager.

Montag, 7.8.1967

Ruhetag. Charly hat Zahnschmerzen. Nachdem die Schmerzen immer stärker werden, rufen wir am Abend Dr. Suzuki, um uns zu helfen. Doch als Augenarzt ist er im Zähneziehen auch nicht geübt. Trotzdem gelingt es ihm mit einer Kombizange, den Zahn zu ziehen.

Während der weiteren Tage versuchten wir, die Aufgaben der Expedition etwas abzurunden. Bimbo fing Schmetterlinge, andere suchten Steine, fotografierten Blumen. Ernst fand sogar ein Steinbockgehörn. Der Gipfelsieg mußte ja auch gefeiert werden. Am Spieß gebratenes Ziegenfleisch und Dosenbier gaben die lukullische Grundlage dazu. Die Lager I und II wurden abgebrochen und die topografischen Arbeiten abgeschlossen, die Ausrüstung verpackt und am 13. August war das restliche Expeditionsgut in 23 Lasten verstaut.

Mit den Trägern gab es keinen Ärger mehr. Sie freuten sich über den ihnen überlassenen Proviant. Mit einer gemischten Kolonne aus Eseln und Trägern erreichten

wir schon nach 5 Tagen das 130 km entfernte Chitral. Die Fahrt über den Laworai-Paß riskierten wir mit dem Lastwagen, der billiger, dafür aber weniger komfortabel als die Jeeps war. In der Nacht, bei strömendem Regen, stießen wir in Dir wieder zu unseren Autos und der bergsteigerische Teil der Expedition war damit abgeschlossen.

Von Peshawar aus trat Bimbo wieder per Flugzeug die Rückreise an, während wir mit den Autos nach Kabul fuhren, um von dort aus das Landesinnere Afghanistans zu besuchen. Vorher streiften wir aber noch den alles überbietenden Basar von Peshawar. An Schmutz und Dreck, aber auch an Raritäten übertraf er sämtliche Basars von Istanbul, Teheran oder Isfahan.

Die blauen Seen von Band-o-Amir und die Buddha-Statuen von Bamian sind einige der schönsten Sehenswürdigkeiten Afghanistans. Das tiefe Blau dieser 4 hintereinander gelegenen Naturseen muß jeden Besucher beeindrucken. Die Kontraste zur rot-braun gefärbten Steppe sind enorm. Die Seen liegen 3000 m hoch, es herrscht Kontinentalklima.

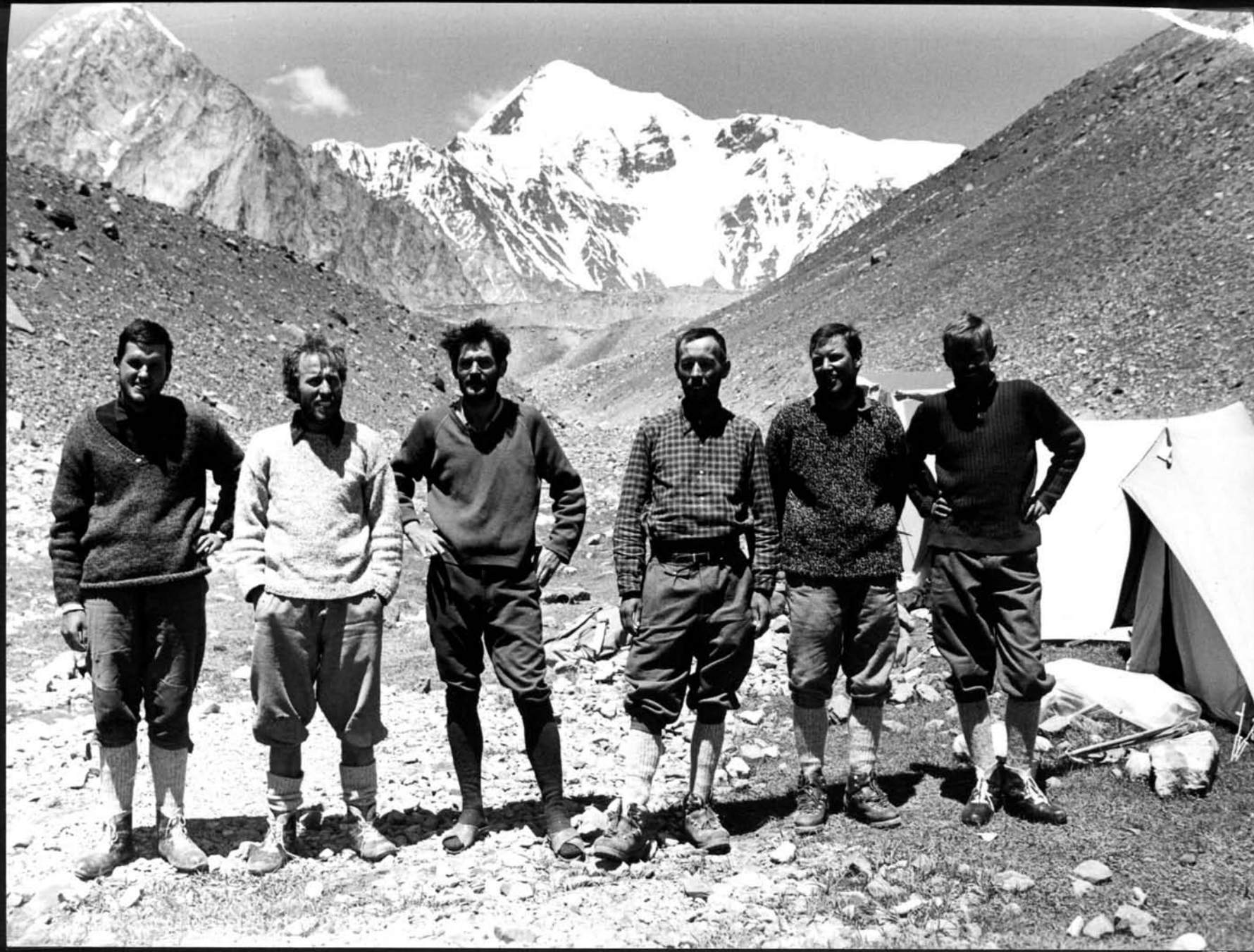
Die Nächte sind kälter als in unserem Basislager, die Tage dafür auch heißer. Afghanistan war früher die Hochburg der Buddhisten. Zwei 53 und 35 m hohe Buddhasstatuen zeugen noch aus dieser Zeit. Immer wieder begegneten wir den Nomaden mit ihren Zelten. War eine Wasserstelle, so gruppierte sich eine ganze Jurten-Siedlung darum.

Mit reparierten Autos gings dann im Non-stop nach Teheran. Die Zeit wurde inzwischen knapp, so zogen wir es vor, mit dem Reisebus - sie sind in Persien sehr billig - nach Isfahan zu fahren, um uns dort die schönsten Sehenswürdigkeiten anzusehen.

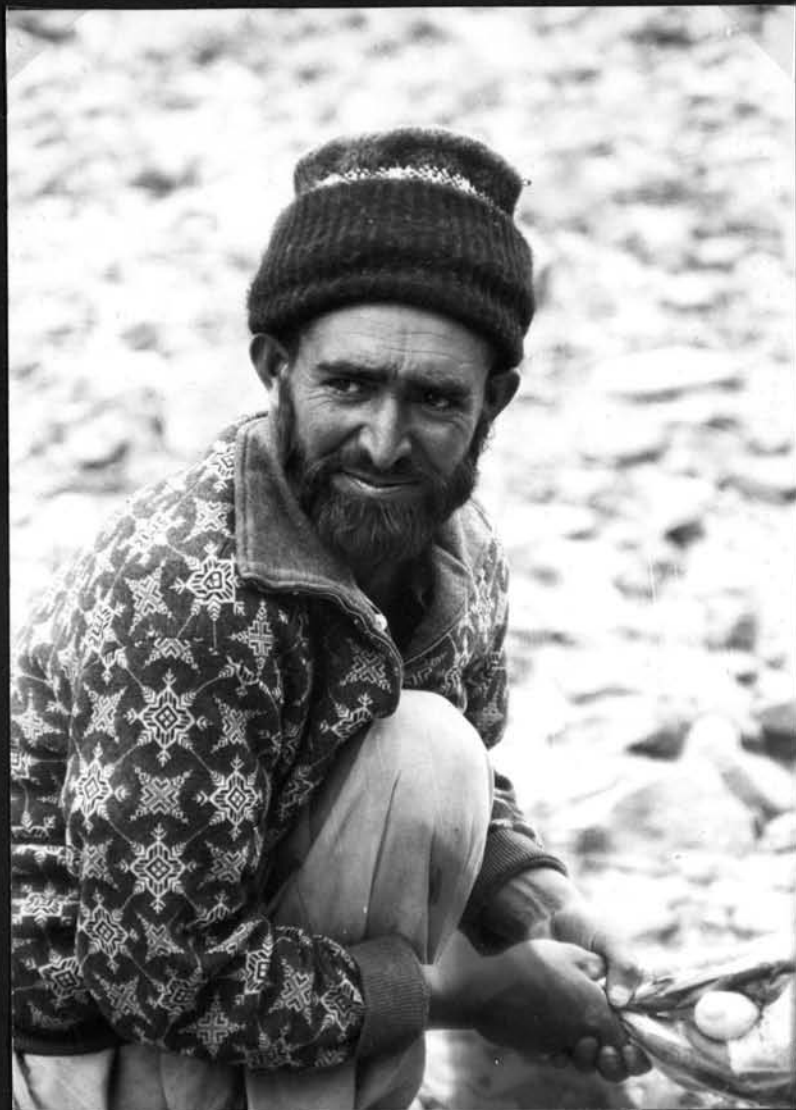
Kleinere Schäden an den Autos, der Regler funktionierte nicht mehr, mehrere Reifenpannen oder Benzinmangel konnten unseren Optimismus in punkto Heimfahrt nicht mehr beeinflussen. Die Strecke von Teheran zur türkischen Grenze entsprach der Anfahrtsroute. Von Erzercum aus zogen wir es vor, anstatt wieder durchs Ostanatolische Hochland, zum Schwarzen Meer zu fahren und die herrliche Küstenstraße zu benützen.

Erst in Istanbul hielten wir uns wieder für 2 Tage auf, um die Stadt etwas näher kennenzulernen und den Basar zu besuchen. Europa, das wir am 7. Juni verließen, erreichten wir wieder am 8. September. Die Freude war jetzt bestimmt genau so groß wie damals.

Über Griechenland, Jugoslawien und Österreich erreichten wir am 16. September wieder unsere Heimatstadt Schorndorf.



*W. Vollmer
S. Härer
K. Golikow
E. Schmid
F. Gölz
E. Henninger*



Chitralis





Brücke in Drasan



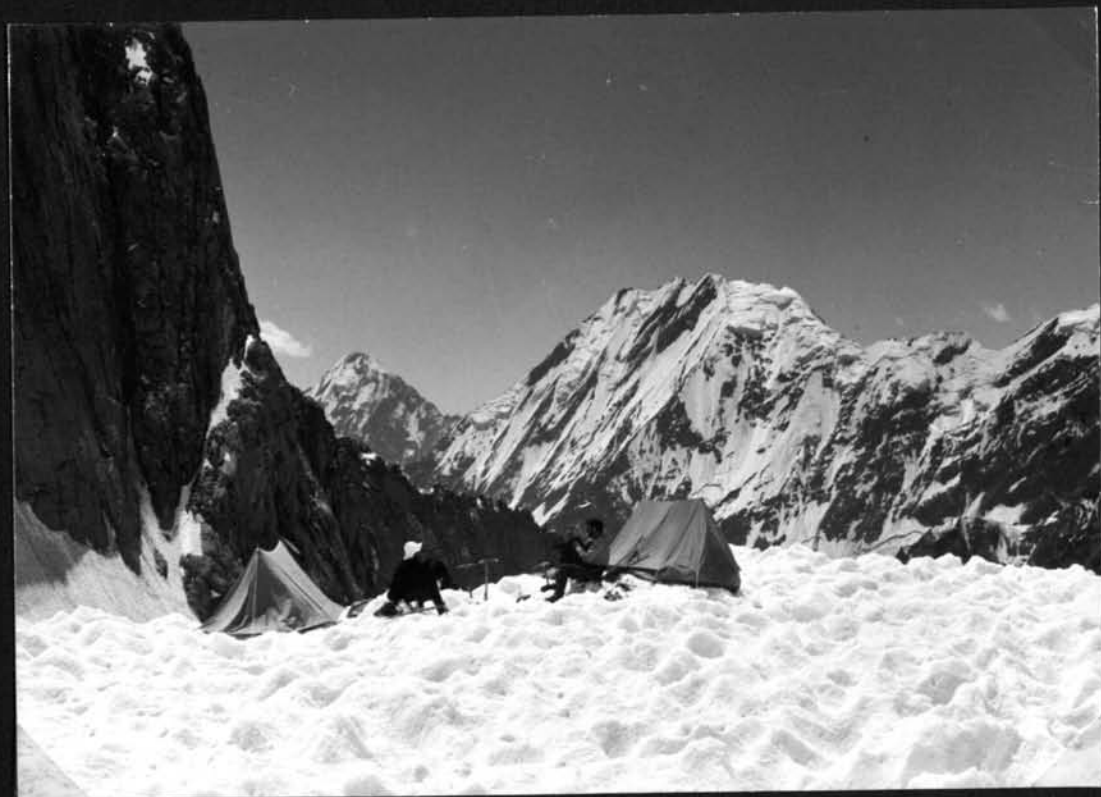
Trägerkolonne



Basislager in Totiraz Noku



Weg zum Basislager



Lager II



Lager III



Vor dem Gipfel



Langusta-I-Barfi

Bibliothek des Deutschen Alpenvereins



049000689531