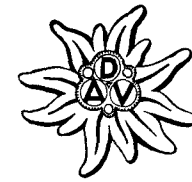




HINDUKUSCH-  
KUNDFAHRT  
1961

**Archivexemplar  
nicht ausleihbar**



Aus dem **TAGEBUCH**  
der **HINDUKUSCH-**  
**KUNDFAHRT 1961**

Deutscher Alpenverein — Sektion Bremen e.V.

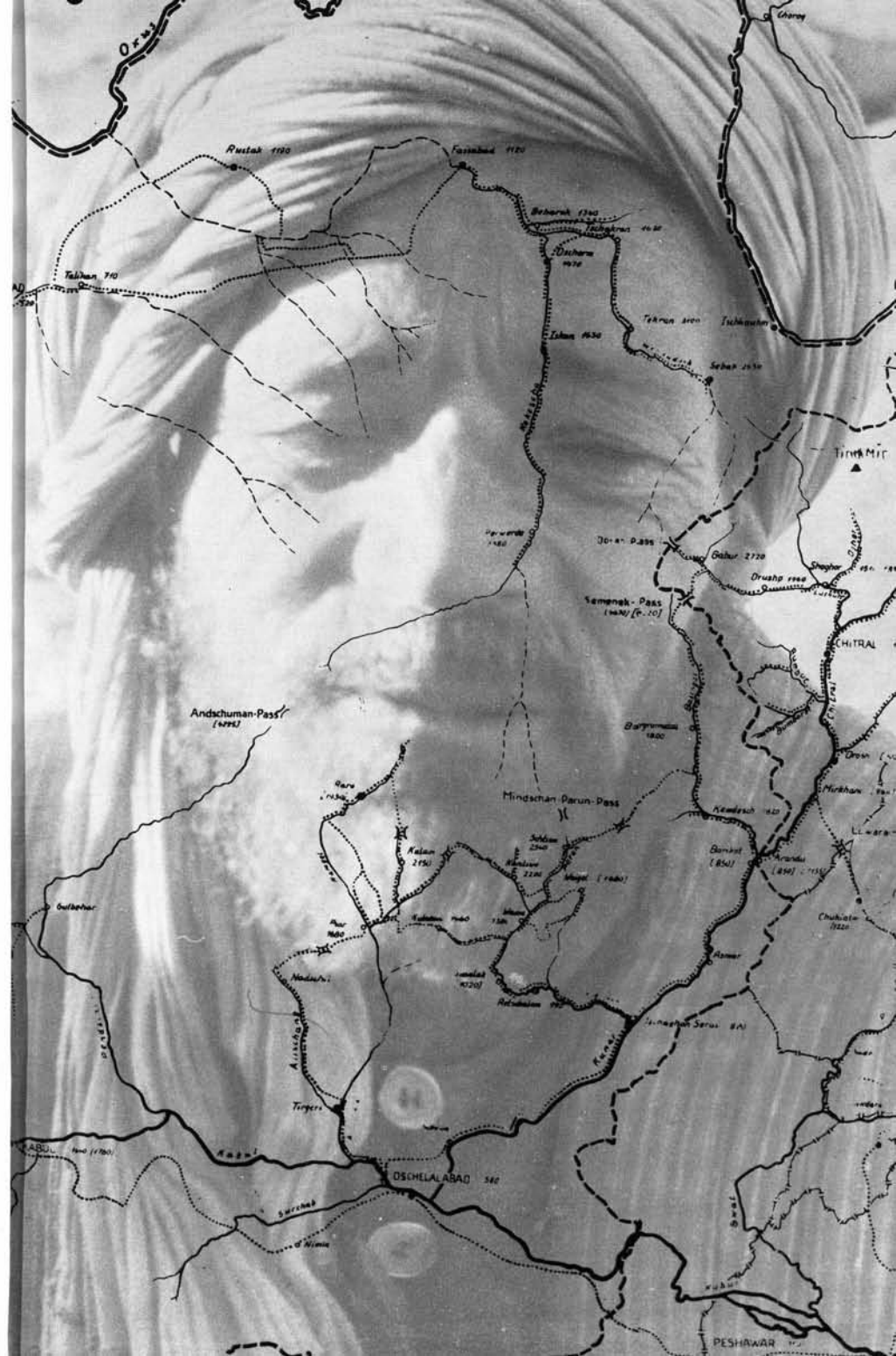
64 68

Verfaßt: Jos. Ruf, 2 Hamburg-Poppenbüttel Hellwisch 27

Gedruckt: A. Klose, Oker/Harz Bahnhofstr. 10

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Erlaubnis des Verfassers.  
Dieses Buch ist in etwa 300 Exemplaren aufgelegt.

Das vorliegende trägt Nr. 109





# Hindukusch-Kundfahrt

Deutscher Alpenverein · Sektion Bremen

Allen Helfern der  
Hindukusch-Kundfahrt 1961

Sonderkonto und Anschrift:  
6216 PSA Hamburg  
Hindukusch-Kundfahrt  
DAV Bremen  
Bremen 17, i. Wiesengrund 7

Bremen,  
Hamburg,  
im Frühjahr 1963

Zum Geleit!

Der Leser möge Verständnis aufbringen für die Begeisterung, welche einen jungen Menschen befähigt, Mühen und Strapazen auf sich zu nehmen, um ein Ziel zu erreichen, das da heißt: der Berg, ein unberührter Gipfel.

Wenn ich in diesem Tagebuch in der Hauptsache meine persönlichen Beobachtungen und Betrachtungen zum Tragen bringe, so liegt das daran, daß ich den Anstoß zu dem Unternehmen gegeben habe. Die Kundfahrt wäre aber nicht denkbar gewesen ohne den Beitrag und das Wollen der Bergkameraden und Freunde, sowohl der Teilnehmer als auch derjenigen, die mit Rat und Tat geholfen haben. So bin ich allen, die zum Erfolg - und sei es auch nur durch den kleinsten Teil - beigetragen haben, zu großem Dank verpflichtet.

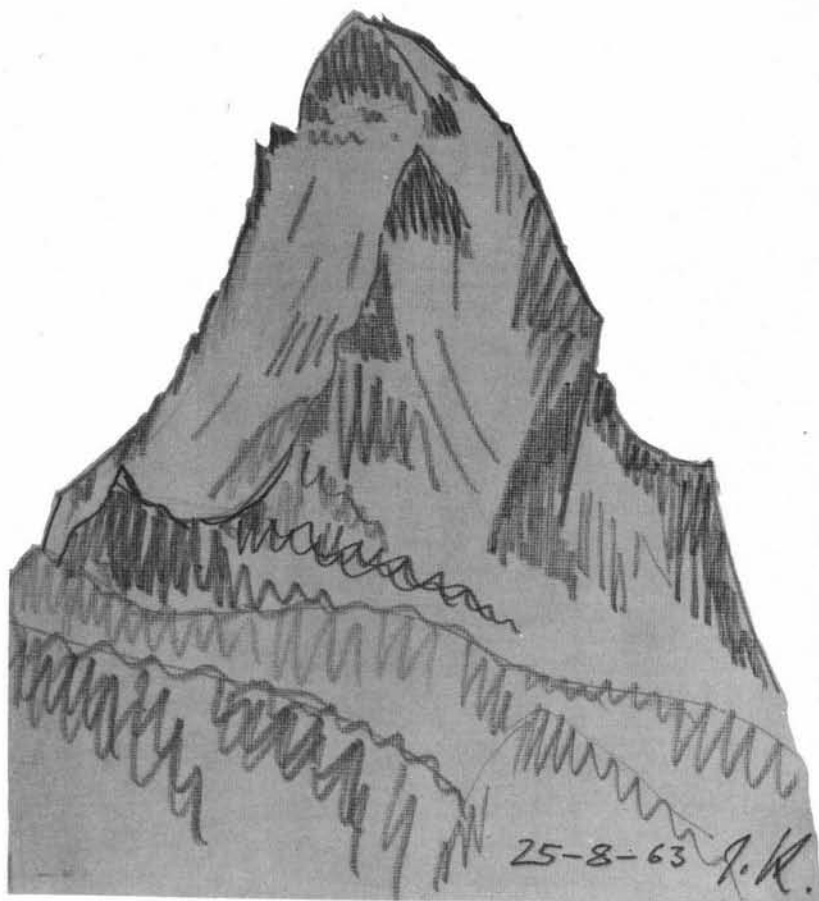
Dieser Bericht entsteht aus dem Bedürfnis, alle Helfer mit teilnehmen zu lassen an dem großen "Bergerlebnis", am Weg zum Berg und schließlich an dem beglückenden Gefühl, oben auf dem Gipfel zu stehen und weit in das Land zu sehen als Krönung für die Schweißperlen und die Nöte eines langen Anmarsches.

Sollten diese Zeilen gar ein Anreiz für Andere und für weitere Kundfahrten sein?

*Jos. Ruf*

(Jos. Ruf)

Leitung: Josef Ruf · Hamburg-Poppenbüttel · Hellwisch 27 · Tel. 562168  
Sammelstelle: Gertrud Heyser · Bremen 17 · Im Wiesengrund 7 · Tel. 496659



### Kundfahrt; was heißt das für mich?

Als Unterprimaner fuhr ich mit dem Rad von meiner Heimat im Schwarzwald nach Salzburg. Da mir die Berge nicht ganz ungewohnt waren, so reizte es mich, auf den Untersberg zu steigen, um von hier aus in die Weite zu blicken. Hierfür ist dieser Berg ein rechter „Schau-ins-Land“. Was lag näher, als auch von Berchtesgaden aus auf den Watzmann mit seinem Hoheck und der Mitelspitze zu klettern und in Garmisch, um nicht dem Fremdenverkehrsstrudel zu erliegen, fernab des Massenbetriebes den höchsten Berg unseres Vaterlandes, die Zugspitze, über das Höllental zu erklimmen.

Für das nächste Jahr hatte ich mir eine echte alpine Unternehmung ausgedacht. Wieder allein unterwegs und diesmal mit einem beachtlichen Rucksack auf dem Buckel wollte ich die Bergwelt der Schweiz erwandern. Von Luzern aus führte der Weg auf den Pilatus, im Abstieg immer hübsch brav neben der Bergbahn, wie es sich für einen zwar minderbemittelten aber umso bergbegeisterten Oberprimaner gebührt.

Der Sommer 1931 lieferte ein ganz besonders ideales Bergsteigerwetter. So erlebte ich nur ein einziges Gewitter beim Abstieg vom Pilatus, das ich gut in einem Heustadl überstand. Alle sonstigen Tage der vierwöchigen Wanderung waren voller Sonnenschein und heiterer Wolken, mit Wetter ohne Bedenken. So war es eine Lust, mehr beschwingt als beschwert bergan und bergab zu wandern.

Von Meiringen ging es hinauf zum Rosenloui, entlang dem Berner Oberland mit Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau und wieder hinauf nach Mürren, dem einzigartigen Fenster zum Dreigestirn der Berner Berge. Die Blümslisalp und der Oeschinen-See träumten noch in jungfräulicher Unberührtheit. Kulissenhaft bauen sich vom Gemmi-Paß aus die Walliser Berge mit Weißmies, Mt. Rosa, Breithorn, Domgruppe, Matterhorn, Weißhorn, Dt. Blanche, und wie sie alle heißen, die hohen Häupter der 4000-ender, über dem leichten Dunst des Rhone-Tales auf. Mächtig zieht es mich hinein ins Zentrum dieser Berge nach Zermatt. Einige Tage später stehe ich selbst allein auf dem Gipfel des gewaltigsten Aussichtsturmes, auf der Spitze des 4500 m hohen Matterhorns.

Das war der Anfang meines Bergsteigerdaseins und der Beginn eines Träumens von fremden Bergen und Ländern. Jahre vergingen ohne hervortretende bergsteigerische Ereignisse. Wohl führten mich noch manche Wege in die Ost- und Westalpen, auf Kaiser- und Dolomiten-spitzen, auf schneebedeckte Berge der Berner Alpen, der Bernina, des Wallis und der Dauphiné. Auch das Mt.-Blanc-Gebiet lernte ich im Sommer und im Winter kennen. Die großartige „haute route“ von Saas Fee zum Mt. Blanc sollte in Erfüllung gehen.

Durch den Alpenverein lernte ich Kameraden und Seilgefährten kennen, mit denen mir viele Stunden gemeinsamer Bergfreuden gegönnt waren. Manches Mal saßen wir zusammengeduckt neben Felsblöcken, um Schutz vor Gewitter, Sturm und Kälte zu finden. Wir streckten uns auf blumiger, sonniger Almwiese und träumten hinein in die ziehenden Wolken, die scheinbar Mühe hatten, über die Spitzen der Felsburgen zu kommen und doch nicht wie ein hilfloses Schifflein im Sturm an der steilen Küste zerschellten.

Aber ein stiller Wunsch blieb bislang unerfüllt, eine richtige, eine große Kundfahrt: Mal dorthin zu fahren, wo es noch Unbekanntes zu schauen und zu erleben gibt.

Dieser Wunsch fand seine Erfüllung in der Bremer Hindukusch-Kundfahrt 1961.

## **Wohin? Zum Hindukusch!**

### **Was ist bekannt?**

Eine Kundfahrt wurzelt also tiefer als ein Außenstehender und Unbeteiligter ahnt. So kam sicherlich manchem, der angesprochen wurde, das Unternehmen als nicht genügend vorbereitet oder zu übereilt vor.

Ursprünglich schwebte es mir vor, eine Fahrt nach dem Süden Amerikas zu unternehmen. Daran wäre auch mein Freund Hans Herbert sicherlich sehr interessiert gewesen, denn als gebürtiger Chilene hat er noch mancherlei Verbindungen nach dort. Nach der ersten Kalkulation mußte dieser Plan, da er nur mit einer teuren Flugreise realisierbar ist, zurückgestellt werden. So verdanke ich eigentlich den Hinweis „Hindukusch“ Harald Biller aus Nürnberg, welcher anlässlich einer Vortragsreise über seine Erfahrungen auf der Kundfahrt im Jahre 1959 berichtete. Weiter verdichtete sich das Interesse am Hindukusch dadurch, daß mir bekannt wurde, auch im Jahre 1960 sind 4 Berliner Studenten mit Erfolg in diesem Gebiet gewesen. Eine Mitteilung in der Zeitschrift „Die Alpen“, Heft 9 1961, verkündete, daß auch eine japanische Hindukusch-Expedition und wenig später im gleichen Gebiet eine polnische Expedition tätig waren.

Die deutschen Kundfahrer benutzten Autos. Der Transport der Ausrüstung und der Personen ist auf diese Weise am einfachsten möglich. Es scheint mir so, als ob man auch mit Fahrzeugen trotz der Schwierigkeit des Weges pünktlicher zur Stelle ist, als wenn man das Expeditionsgut anderen Verkehrsmitteln anvertraut.

Um den Hindukusch ist also in der letzten Zeit ein großes Interesse entbrannt, und das hat seine besonderen Gründe. Verständlicherweise zieht der Himalaja seiner größeren Höhe wegen noch mehr die Bergsteiger an. Vieles im Himalaja läßt sich aber nur in Form von Mammut-Expeditionen erreichen. Es muß eine Unzahl von Trägern angeworben werden, um die Ausrüstung ans eigentliche Ziel zu bringen. Für diese Träger müssen wieder neue Träger angeworben werden, um die Ausrüstung der Träger zu transportieren. So ergibt sich eine Kettenreaktion von vielen Teilnehmern. Daran war ich nicht interessiert. Mir schwebte mehr die Art einer Kundfahrt vor, wie sie die Nürnberger und Berliner durchgeführt haben.

So richteten sich meine Gedanken hin zum Herzen Asiens, dort wo sich der Pamir befindet, das Dach der Welt, um mit Sven Hedin zu sprechen. Das Gebirge, welches vom Pamir nach Südwesten zieht, ist der Hindukusch. Der Name Hindukusch bedeutet soviel wie „Hindus-Töter“; das machte uns unser Dolmetscher später verständlich.

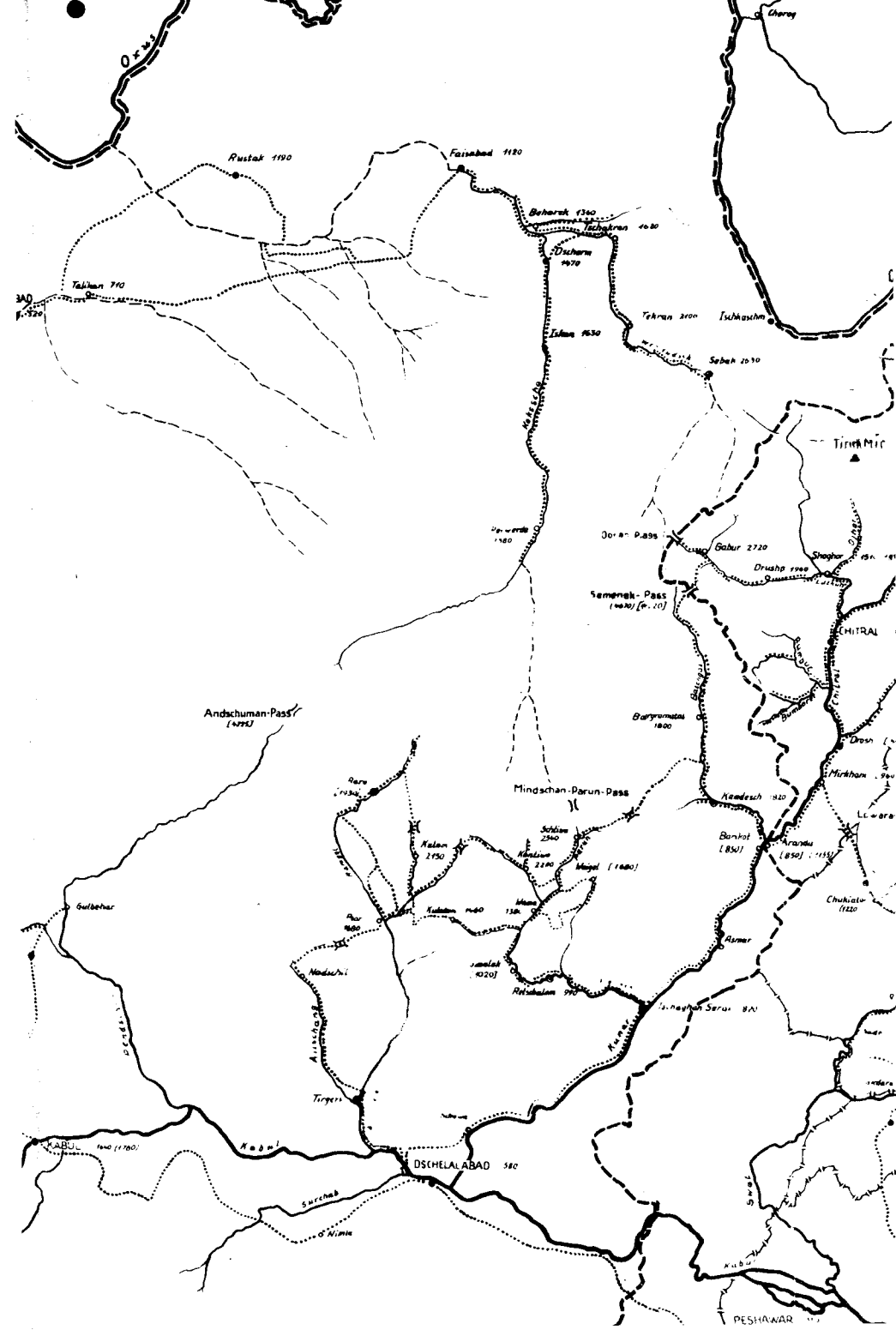
Schon in der Frühzeit der Indisch-Afghanischen Zusammengehörigkeit, als Bamyan, heute etwa in der Mitte Afghanistans gelegen, noch ein religiöser Mittelpunkt des Hinduismus war, wallfahrteten viele aus Indien dorthin. Sie mußten dabei an irgendeiner Stelle den Hindukusch queren. Wer das Gebirge kennt, der weiß, daß das Verfolgen der Flußtäler, besonders wenn an den Steilufern die Pfade nach Unwettern abgebrochen sind, und der Gang durch die wüstenähnlichen, vegetationslosen Talstrecken eine Strapaze bedeuten, gar nicht zu sprechen von dem Queren der Gebirgszüge und der reißenden Flüsse. Sicher werden sehr viele Pilger in dem Gebirge umgekommen sein. So trägt wohl der Gebirgszug mit Recht seinen Namen.

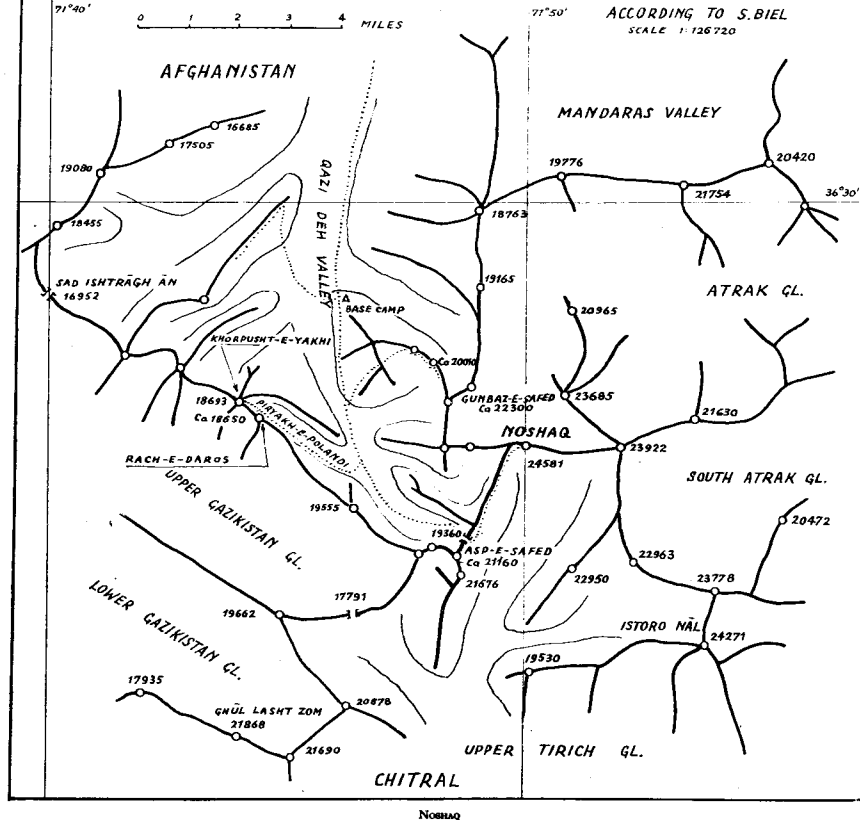
Die Unwirtlichkeit und geringe Besiedlung mögen auch die Gründe sein, warum der Hindukusch noch als Kleinod für Kundfahrer und erreichbar für uns „Nichtberufsbergsteiger“ übriggeblieben ist.

Nach den Unterlagen und Empfehlungen, welche ich von Biller und den Berliner Bergfreunden erhalten konnte, war als nennenswerte Erkundung im Hindukusch die deutsche Hindukusch-Expedition 1935 von Bedeutung. Unter der Leitung von Dr. Scheibe durchzog eine Gruppe deutscher Wissenschaftler, die sich vor allem für botanische, zoologische und geologische Dinge interessierten, viele Täler des afghanischen und pakistanischen Hindukusch. Den Zentral-Hindukusch aber lernten sie praktisch nicht kennen. Auf einer überlieferten Karte blieb hier noch ein großer weißer Fleck übrig. (s. Karte Seite 8/9). Die Expedition nahm auch einen Anlauf, von Chitral aus, im Nordwesten Pakistans gelegen, den höchsten der Hindukusch-Berge, den Tirich-Mir, zu ersteigen. Die Träger streikten in der Schneeregion, so daß es nicht zum ersehnten Gipfelerfolg kam.

Erst im Jahre 1950 konnte eine norwegische Expedition den 7750 m hohen König des Hindukusch ersteigen. Wenn der höchste Berg betreten ist, so bedeutet dies, daß in diesem Gebirge noch viele wenig oder gar nicht bekannte Gebiete vorhanden sind.

Biller hat mit seiner Frau und noch zwei Bergkameraden aus Nürnberg den ersten Anlauf genommen, in den sogenannten Zentral-Hindukusch im Nordosten Afghanistans vorzudringen. Darüber hat er in der Zeitschrift „Jugend am Berg“ und im Alpenvereinsjahrbuch 1960 berichtet. Von Kabul aus fuhren die Nürnberger mit ihrem VW-Transporter ins Panshir-Tal bis Chrunju. Hier mieteten sie Pferde, und mit Unterstützung des „sogenannten“ Bergführers Habib Rhaman führten sie einige Erkundungsvorstöße in Richtung Anjuman-Paß aus. Als besonderer Erfolg ist die Ersteigung des Mir-Samir (6060 m) zu nennen, der von verschiedenen Partien ver-





sucht, aber offensichtlich wegen seiner besonderen Schwierigkeiten nicht bezwungen worden war. Damit war ein wichtiger Anfang gemacht.

Die Berliner Bergfreunde (Heine, Hasse, v. Hanseemann u. Winkler) konnten die Erfahrungen von Biller bereits verwerten. Auch sie benutzten den gleichen Anmarschweg. Mit Hilfe ihres Dolmetschers Assis Ahmad, den sie von der Deutschen Geologischen Mission in Kabul genannt bekommen haben, drangen sie über den Anjuman-Paß ins Gebiet von Munjon vor. Sie erstiegen den 6600 m hohen Koh-i-Bandakor und weitere 5000-er im Gebiet von Anjuman.

Der Vollständigkeit halber soll noch erwähnt sein, daß sowohl die japanische als auch die polnische Hindukusch-Expedition 1960 im Gebiet des Noshaq (7450 m, zweithöchster Berg des Hindukusch) tätig war. Sie wählten den Anmarsch über Kundus, — nördlich von Kabul etwa an der afghanisch-russischen Grenze, mit dem Fahrzeug (Jeep), — der sicher zeitlich etwas kürzer ist als ein Anmarsch mit Pferden oder Eseln vom Panshir-Tal aus.

Von der polnischen Expedition ist ein Bericht erschienen, den mir der Leiter des Unternehmens, Herr Ing. Boleslaw Chwascinski, übersandt hat. Eine Kartenskizze möge das besuchte Gebiet hier aufzeigen.



## Wer kann uns beraten, uns helfen?

Was lag näher, als mit unseren Freunden aus Berlin, die mit großer Begeisterung zurückkamen, Verbindung aufzunehmen. Obwohl sie alle in Studiums- und Examensnöten waren, haben sie uns durch ihre Hinweise und Daten außerordentlich wertvolle Hilfe geleistet. So verdanke ich vor allem den beiden, Johannes Winkler und Siegfert Heine, daß es möglich war, eine Aufstellung über die anfallenden Kosten für die Anreise mit Auto und die Ausgaben für Dolmetscher, Tragtiere und Treiber zu machen. Die Gültigkeit ihrer Angaben hat sich bei uns voll bestätigt. Mit der Dauer der Reise von etwa einem Monat hofften auch wir zurechtzukommen.

Von Hansemann (Teilnehmer der Berliner Kundfahrt 1960), den wir zuletzt noch gesprochen haben, empfahl uns, durch die Wüsten Afghanistans möglichst bei Nacht zu fahren. Mit diesem Gedanken konnte ich mich aber doch nicht sehr anfreunden. Wir wollten etwas von der Landschaft und von dem Volksleben mitbekommen. Außerdem stellte ich mir die Orientierung im Licht der Scheinwerfer nicht so günstig vor wie bei Tage.

In unserer Kostenaufstellung spiegeln sich die Angaben der Berliner Kundfahrer wider. Wie man zum Schluß sehen kann, haben wir mit unseren tatsächlichen Ausgaben (in etwas anderer Aufzeichnung) fast auf den Pfennig genau die Kalkulation eingehalten.

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| 1. Ausrüstung                         | 1 500,—     |
| 2. Auto, Zubehör, Verbrauch,          |             |
| Fahrzeuge                             | 5 500,—     |
| Betriebsstoffe, Benzin, Öl            | 1 500,—     |
| 3. Ausgaben für Fahrt, Versicherungen |             |
| Fahrgeld, Rückflug                    | 4 000,—     |
| Versicherung für Personen und Gepäck  | 1 000,—     |
| 4. Verpflegung und Essen              |             |
| Vorräte                               | 2 800,—     |
| Verpflegung unterwegs                 | 750,—       |
| 5. Fremde Hilfe                       |             |
| Träger und Tragtiere, Dolmetscher     | 2 000,—     |
| Gastgeschenke                         | 300,—       |
| 6. Organisation und Unkosten          | 250,—       |
| 7. Kautions für Fahrzeuge             | 2 000,—     |
| 8. Unvorhergesehenes                  | 2 500,—     |
| Voranschlag                           | DM 24 100,— |

Soweit wir Bekannte hatten, die bereits Erfahrungen im Orient sammeln konnten, sprachen wir sie an, um unser Bild von Land und

Sehr geehrter Herr Ruf!

Mit großem Interesse habe ich von Ihrem Vorhaben, in diesem Jahre eine Hindukusch-Expedition zu unternehmen, gehört. Ihr Brief wirft einige Fragen auf, die ich so gut wie möglich beantworten will. Vorweg darf ich Ihnen noch mitteilen, daß noch eine weitere Begleitengruppe sich in diesem Jahre in den Hindukusch begeben will. Soweit ich weiß sind es Tschechen. Unsere Kundfahrt hat rd. 16.000,- gekostet, wovon wir aus eigenen Mitteln etwa 2.000,- aufgebracht haben, den Rest bildeten Bühnen ~~an~~ der schon, HP-München, wissenschaftl. Seh., Gandaminister des Innern u. Spenden aus dem Sekretariatskreis. Außerdem haben wir den größten Teil der Nahrungsmittel für das Heerlager z.T. auch für die Hilfsfahrt von Berlin u. westl. Firmen etc. auf Währungs-Basis erhalten haben. Da wir den W-Kontingenz in Kabul am Schweizer verlaufen konnten (wir haben fast Neuwert erhalten) hatten wir nur etwa 900,- VW Kosten, daneben natürl. Benzinkosten, Währung u. Reparaturen = 1.779,75; wir mußten uns Ausrüstungsgegenstände im Wert von rd. 2.500,- beschaffen. Wissenschaftl. Geräte (incl. Hilfsmesser) 470,-; Versicherungen 880,-; Lebenshaltung für die ganze Reise 2.700,-; Industrie in Kabul beschaffte Lebensmittel wie Mehl, Reis, Zucker für Heerlager; Sonstige Fahrtkosten 4.180,- (davon 4x 765,- für Rückflug Kabul-Kopruhan, Frachtkosten Kabul-Karachi Hbf - München oder Berlin); Verschiedenes 900,-; Großbeträge für Spenden 240,-; Pferde, Träger, Dolmetscher 2.030,-.

Nach diesen finanziellen Dingen nun zu Ihren Fragen:

i) P-Pass Benzin u. Öl Afghanistan  $P = 4,5 \text{ Off} (= -45 \text{ DM})$  Basen  
Öl kann ich leider in Pakistan  $P = 5 \text{ Off} (= -34 \text{ DM})$   
nicht mehr erreichen! Türkei  $P = 0,84 \text{ Off} (= -131 \text{ DM})$   
Frankreich  $P = 4,35 \text{ Off} (= -168 \text{ DM})$   
Japan  $P = 61,5 \text{ Off} (= -1.400 \text{ DM})$

Vergeltung sehr unterschiedlich: Anfahrt rd. 700.- (bis Kabul)

2) Ausrüstung: rd. 2500.- (daran persönliche Wdgung je 500.- = Horn, Dammgamas, Schuhe, Schlafsack) 2 x 2 Mann Zelte von ~~Satt~~ Seede; Träger u. Träuer schlafen außer am Berg immer im Freien. Außerdem haben wir 1 x 2 Mannzelt von München, 1 x 4 Mannzelt als Wdgung (dieses Zelt hat sich als Aufenthalts- u. Epizent in Gasikapern am besten bewährt) Eingekleidet im AV-München ausbezogen!

3) Kosten pro Pferd u. Träuer je Tag zusammen 4.50 - 5.- DM; als Träger nehmen wir die kampfkräftigen Pferdehüter. Sie tragen höchstens bis auf 5800 (am Koh-i-Bandahar bis Tragtag etwa 5.-; Pferde u. Träuer werden stark gemüht, wdh. strap. endet!

4) Militärische Unterstützung durch

a) Deutsche militärische Mission in Afghanistan, Kabul, Darsulaman

" Wissenschaftsgruppe in Afghanistan "

Deutsche Botschaft (Herrn Embury) Kabul, Shau-e-Nau

b) Wir hatten einen Dolmetscher: Assir Ahmad durch Vermittlung der Dt. Geol. Mission erhalten. Preis je Tag in Kabul 5.-; je Tag im Gelände 10.-

c) Einreisegenehmigungen erteilt das Außen- bzw. Innenministerium nach vorheriger Bepfändung durch das Touristen Büro u. Botschaften Aufenthaltsgenehmigung.

Für 50-km Sperrgebiet entlang der pakist.-afgh. Grenze u. f. Pakistan war im vorigen Jahre keine Erlaubnis zu erhalten. Vielleicht klappt es, wenn man sich rechtzeitig genug mit dem Vorhaben an die Dt. Botschaft wendet. (Herrn Dele). Vermittelbarer Behördenzweig. Ohne weiteres erhält man die Genehmigungen & durch. Phansikhat Angamanpass bis Angman.

5) Es gibt 2. T. noch keine gute Karte über den Hindukusch. Eine Einreiseaufnahme in Luftaufnahme ist im Kartograph. Institut in Kabul möglich. (Eher in 1-2 Jahren kommt eine Karte heraus.) Wenn unsere Kartographen fertiggestellt sind, werde ich Ihnen je ein Exemplar übersenden. Am liebsten dürfte wahrscheinlich das Geogr.-Institut im Distrikt Mungau, nahe der pakist. Grenze (im Sperrgebiet) sein. Es soll eine einigermaßen brauchbare <sup>Karte</sup> idenf. für Übersichten geben: 1:40,000 1941 von der Geographical Section, General Staff, Nr. 249

6) Taschengeld am besten Taschenmesser. Für Hochträger, passfreundliche Zigarillen zusammen etwa 20. Außerdem immer viel Zigaretten.

7) VW haben wir in Kabul verkauft. Zahl zahlt der Käufer. Wir erwarten täglich unser "Carnet" zurück, damit wir die 1000.- DM-Bürgschaft ablösen können. Wenn das Wagen versetzt werden ist beim Verkauf im Ausland, hat der ADAC nichts dagegen! 2 VW-PKW hatte ich nicht für unrentabel: 1. bekommen sie zu wenig herein, 2. zu anstrengend in der Türkei, Persien u. Afghanistan, wenn man sich nur mit einem <sup>Fahrer</sup> abliefern kann, 3. Benzin- u. Verschleißmäßig zu teuer. Ob man auch PKWs in Kabul günstig verkaufen kann, weiß ich nicht.

8) Formalitäten für die Anfahrt: Transitriva bei den jeweiligen Botschaften oder Konsulaten beantragen. Für Afghanistan benötigen Sie ein At. Aufenthaltsum. Die afgh. Botschaft verlangt außerdem eine Art Bürgschaftserklärung vom DA für Ihre Bergsteigerischen <sup>zählehalt</sup> ausrüstungsgegenstände. Außerdem müssen Sie sich mehreren Impfungen zur Erlangung eines Impfpasses unterziehen (Polio, Difterie, Paratyphus u.a.). Manche

Hotel, aber dafür müssen Sie dann an dem Platz fragen.  
Besser gekleidete Perser sprechen oft engl. oder franz.

Für Geldwechseln und sonstige Informationen rate ich Ihnen, sich an das Büro "Perse Express" zu wenden, Avenue Saadi. Es ist eine grosse Transport Firma mit Reisebüro für alle Fluglinien, Reiseauskünfte innerhalb des Landes etc. Sehr zuverlässige, gediegene Firma, deren Inhaber ( armenisch-deutsch) ich gut kenne. Dort sprechen fast alle Herren engl. oder franz. Wenden Sie sich an <sup>Madame</sup> Frau Melikian dort oder an Herrn Lendle, können Sie sich auch Deutsch verständigen. Ich bin dort gut bekannt. Auf diese Leute können Sie sich in allem fest verlassen !

In Teheran fahren Sie am besten Taxi, die zwar furchtbar dreckig sind, Sie aber immer schnell und billigst ans Ziel bringen. Voriges Jahr war der feste Preis für eine Fahrt (egal wohin) 15 Rials. Ich weiss nicht, ob dies noch besteht, aber sicher keinesfalls mehr als 20 Rials. Jedenfalls ist Taxi "das" Verkehrsmittel, anders als hier in Europa.

In Teheran müssen Sie natürlich auch den Bazar besichtigen, eventuell das Archäologische Museum und den Golistan-Palast ( der berühmte Pfauenthron ), wofür man aber eine Sondererlaubnis braucht. Direkt am Bazareingang ist ein weltberühmtes Lokal, Shamsheri, typisch persisch, wo Sie aber einen ausgezeichneten Reis mit "Kebab" bekommen. Es ist immer ein grosses Gewimmel dort, auch von Europäern. Die Hauptgeschäftsstrasse ist die "Lalezar", die vom Hotel Karavan aus direkt südwärts geht. In der mittleren Hälfte dieser Strasse finden Sie zahlreiche Schmuckläden mit beeindruckender Pracht ( nicht immer unser Geschmack) von Edelsteinen !

Leuten zu vervollständigen. Trudi Heyser erinnerte sich einer Dame, die jahrelang in Täbris lebte und viel im Land herumgekommen ist. Ihr Bericht war uns deshalb sehr wertvoll.

Auch Literatur allgemeiner Art suchten wir zu erreichen. Am anschaulichsten kamen mir die Schilderungen von Eliseit „Vom Pfauenthron zum Dach der Welt“ vor. Manche andere Schrift erschien mir zu sensationell und deshalb weniger wertvoll für unsere Zwecke. Nach und nach formte sich so für mich ein Gebilde, mit dem ich fertig zu werden hoffte.

Fragen über Verpackung und Beförderung des Gutes konnte ich mit meinem Freund Hans-Herbert Ruths erörtern, der bereits an einer Expedition zum Nanga Parbat im Jahre 1938 teilgenommen hat. Hier spielte der Transport der Ausrüstung mit Trägern eine besondere Rolle. Er schlug mir vor, möglichst viele solide Seesäcke zu verwenden. Die Berliner benutzten eine Reihe von Alu-Kisten für die wertvollsten Dinge, wie Fotoausrüstung, Medizin und Instrumente. Unsere Vorbereitungszeit reichte nicht aus, auch die Frage zu klären, wo wir solche Behälter preisgünstig und gut erstehen bzw. anfertigen lassen könnten. So schützten wir das empfindlichste Gut in normalen Koffern mit Gummi- bzw. Plastikbeuteln und sind damit auch recht gut gefahren.

Dem ADAC sind wir dankbar für Straßen-Routenberichte, welche vor allem in Europa gut ausgearbeitet sind. Je weiter man nach Osten kommt, umso dürftiger werden diese. In Persien und Afghanistan konnten sie uns nicht mehr viel nützen. Vielleicht helfen unsere Angaben auch mit, das Bild für diesen Weg zu vervollständigen.

Die Frage, wie kommen wir mit unserem Gut am schnellsten und unbeschadet nach Kabul, lösten wir, nachdem unsere Mannschaft komplett war, so, daß wir einen VW-Pkw. und einen VW-Transporter beschafften. Zwei Fahrzeuge erschienen mir aus Sicherheitsgründen zweckmäßig, um sich gegenseitig helfen zu können. Außerdem wollte ich die Fahrzeuge nicht überladen. Den Pkw. brachte Trudi Heyser ein, und für den Transporter hatte ich verantwortlich zu zeichnen. VW-Fahrzeuge erschienen mir günstig, weil sie folgende Vorteile versprochen:

1. Sie haben Luftkühlung. Wir sind somit der Sorge enthoben, an zusätzliches Wasser denken zu müssen. An einer Wasserkühlung kann leichter ein Defekt entstehen und damit die Motorkühlung ausfallen.
2. Die Fahrzeuge haben kräftige Federung und große Bodenfreiheit. Auf den Straßen Asiens ist dies von besonderer Wichtigkeit.

3. Wir haben bisher im Alltag mit den VW's die meisten Erfahrungen gesammelt. Wir kennen ihren Aufbau und ihre Tücken und konnten zum Beheben von Defekten erfolgreicher Hand anlegen als bei anderen Autotypen.
4. Schließlich ist der VW im Orient, in der Türkei, in Persien und auch in Afghanistan nicht unbekannt. Es gibt bereits eine größere Zahl von Reparaturwerkstätten, die für eine Behandlung dieser Fahrzeuge eingerichtet sind. So hofften wir, Hilfe erhalten zu können, falls nötig.

Ich wandte mich auch an das VW-Werk, um in Erfahrung zu bringen, was wir noch zusätzlich zum Schutz der Fahrzeuge, z. B. gegen Steinschlag von unten, benötigen und was wir sonst noch an Vorkehrungen für die Reise treffen sollten. Leider mußte ich eine Enttäuschung einhandeln. Wochenlang hörte ich nichts auf mein Schreiben. Erst nach Mahnung erhielt ich den Bescheid, wir könnten den Pkw. von unten durch Verkleiden des Motorblocks und des Auspuffs schützen. Dies war kein besonders guter Rat, wie wir noch sehen werden. Eine Erkenntnis habe ich aber doch gewonnen. Das VW-Werk ist ein großes Unternehmen, welches sich einer persönlichen Beratung ihrer Kunden nicht mehr widmen möchte. Hoffentlich färbt dies nicht auf die Vertretungen und Werkstätten ab. Man hat manchmal bei uns bereits diesen Eindruck. Im Orient sind wir mit der Betreuung durchweg sehr zufrieden gewesen.

Eine besondere Unterstützung und Hilfe im Zusammenstellen unserer Kundfahrt-Ausrüstung fanden wir beim Sporthaus Schuster in München, dem Haus, das schon viele Expeditionen beraten und bedient hat. Sowohl der Geschäftsinhaber, Herr G. Schuster, als auch seine Mitarbeiter nahmen sich unserer Wünsche mit Elan an. Trotz der Kürze der Zeit war alles pünktlich zur Stelle. So etwas lobe ich mir und dafür sage ich gern „Danke schön“ mit einer Empfehlung an Andere.

Es war mir klar, daß wir die Kundfahrt nicht ganz aus eigenen Mitteln bestreiten konnten. Wir waren doch alle Mitglieder des Deutschen Alpenvereins, dessen Arbeit auf bergsteigerischem Gebiete liegen soll und damit die Tätigkeit als förderungswürdig anerkannt ist. So hofften wir auch auf Verständnis beim DAV und sind den Sektionen Bremen, Hamburg und Goslar für ihre Hilfestellung beim Zustandekommen der Kundfahrt dankbar. Der Hauptverein in München war mit der Unterstützung der „gemischten und nordwest-deutschen“ Mannschaft etwas zurückhaltender.

Mit unserem Rundschreiben und Aufruf an die Mitglieder der Sektionen Bremen und Goslar konnten wir feststellen, daß der Geist im Alpenverein für Kundfahrten noch nicht erloschen ist. Allen Mit-

gliedern, die uns durch Geld- und Sachspenden geholfen haben, gebührt der besondere Dank. Haben sie es doch aus freien Stücken und begeistert für eine alpine Sache getan.

Die Achimer Siemonsbrotfabrik — das AV-Mitglied Herr Lieken — versorgte uns mit tropensicher verpacktem Brot und dem Kollath-Frühstück, das als echte Kraftnahrung nicht nur von den Teilnehmern, sondern auch im Gebirge von unserem afghanischen Dolmetscher gern verzehrt wurde.

So kamen nach und nach die Mittel zusammen, die wir notwendig hatten und ohne die einer solcher Plan nicht verwirklicht werden konnte. In Bremen hatte es Trudi Heyser übernommen, und in Goslar stellte sich Adolf Max zur Verfügung, Mitglieder persönlich anzusprechen. Ihre Begeisterung wurde gelegentlich stark gedämpft, wenn sie Worte hörten etwa der Art: „Wie komme ich dazu, ihre Sommerreise zu finanzieren?“ oder „Wer kein Geld hat, kann eben nicht in Urlaub und zum Bergsteigen gehen“. Das war hart für unsere Helfer. So bin ich ihnen als Leiter der Kundfahrt dafür zu besonderem Dank verpflichtet, daß sie diese Aktion so meisterhaft durchgestanden und nicht schon die Flinte nach dem ersten Probe-schuß ins Korn geworfen haben.

Die Städte Bremen und Goslar sahen es als eine Ehre an, daß Bürger ihrer Stadt in ferne Länder fahren, um Kunde zu bringen und zu holen. Sie würdigten diesen Entschluß durch einen entsprechenden finanziellen Beitrag.

## Von den Kameraden und Vorbereitungen

Um als Angestellter einer größeren Firma für eine Zeit von 10 bis 12 Wochen Urlaub für ein solches Unternehmen zu bekommen, bedarf es des Verständnisses verschiedener Stellen. Außerdem setzt das Gelingen der Fahrt voraus, daß Gefährten sich finden, die Erfahrung im Fels, Eis und Schnee mitbringen, ebenso Zeit haben, auch noch finanzkräftig die gemeinsame Kasse unterstützen und schließlich gute Kameraden sind.

Am Sonntag, den 26. Februar 1961, kam eine wichtige Unterredung in Bremen bei Trudi Heyser zustande. Nachdem ich eine wohlwollende Zusage meiner Firma vorliegen hatte, wandte ich mich mit meinem Vorhaben an den 1. Vorsitzenden der Sektion Bremen (der ich durch meine Tätigkeit in der Vereinsleitung sehr verbunden bin), Herrn Dr. L. Plate. Freund Ludwig war grundsätzlich einverstanden. Auf der Zusammenkunft, an der Herr Müller, Kassenwart der Sektion, und Herr Quantmeyer als Sachverständige für Finanzanliegen sowie mein Freund Hans-Herbert Ruths aus Hamburg teilnahmen, wurden nun die einzelnen Punkte besprochen und festgelegt, welche das Verhältnis der Kundfahrt zur Sektion Bremen betrafen. Wir kamen überein, auch den Hauptverein in München über den Plan zu unterrichten. Damit erfolgte die Gründung der Hindukusch-Kundfahrt.

Die Vorbereitungsarbeit konnte beginnen.

**Trudi Heyser** (1916) Hüttenwartin der Sektion Bremen, deren Elan ich bereits durch die Vereinstätigkeit und durch einige Bergfahrten in den Alpen kennengelernt habe, war von diesem Plan begeistert. Ihr Mann war sicherlich nur schweren Herzens damit einverstanden. Für sein Verständnis ist ihm die Kundfahrt besonderen Dank Dank schuldig. Ich selbst wußte, daß Trudi mir eine große Unterstützung bei der Organisation, bei der Vorbereitung und Durchführung sein würde. Diese Erwartung hat sie, wie aus dem Bericht hervorgehen dürfte, vollauf erfüllt.

Trudi kam verhältnismäßig spät zum Bergsteigen, so daß ihr alpinistischer Steckbrief bescheiden aussehen mag. Immerhin hat sie es zum Skilehrwart gebracht. Neben Sommer- und Winterbergfahrten in die Ostalpen lernte sie auch die Eisberge kennen; so Berner Alpen (Wetterhorn), das Wallis: Mt. Rosa, Grd. Combingebiet, Zinal-Rothorngebiet, Dt. du Midi, Bergell und Bernina u. a.

**Liesel** (1914), mit bürgerlichem Namen **Dr. med. Elisabeth Huffmann**, prakt. Ärztin in Hamburg-Finkenwerder, war mir ebenfalls durch gemeinsame Bergfahrten nicht unbekannt. In den Kreisen der Bergsteiger Hamburgs und des nordwestdeutschen Raumes ist sie darüber hinaus durch ihre Hilfeleistungen beim Klettern sehr geschätzt.





Da eine medizinische Betreuung uns sehr nützlich erschien, so war es nur zu verständlich, Liesel zu fragen, ob sie Lust hätte mitzukommen. „Lust schon, aber was mache ich mit meiner Praxis?“ Nun, die verständigen Kollegen, die Liesels „einzige Schwäche“ kennen, sprangen ein, so daß sie ohne Bedenken ihre Patienten in Sicherheit wußte.

Aus der Vielzahl ihrer hochtouristischen Unternehmungen in den Ost- und Westalpen seien nur einige der mehr als 25 Viertausender genannt, die sie erstiegen hat.

Mt.-Blanc-Gebiet: Mt. Blanc über Domehütte/Dome du Gouter (2×), Grandes Jorasses (von Süden), Aiguille du Geant und Rochefortgrat Wallis: Strahlhorn, Matterhorn (Schweizergrat), Nadelgrat, Mt. Rosa (Nordend, Dufourspitze, Signalkuppe), Castor-Pollux-Überschreitung, Weißhorn (Ostgrat), Breithorn (Normalweg)

Grand Paradiso (von Westen)

Dauphiné: Barres des Ecrins (von der Templehütte)

Bernina: Piz Bernina-Biancogrät u. a. m.

Durch die Vermittlung meiner Hamburger Bergfreunde gesellte sich **Otto Laudi** (1928) dazu, der in Basel als Geigenbauer tätig ist. Die Gebirgsnähe seines Wohnsitzes ermöglichte ihm einen guten Kontakt zu den Westalpen. Sein sachliches Wesen und seine Zuverlässigkeit waren bekannt, sind dies doch geeignete Voraussetzungen für die Teilnahme an der Kundfahrt. Liesel und Otto haben als Angehörige der Bergsteigergruppe der Sektion Hamburg viele Fahrten gemeinsam gemacht; so auch eine Unternehmung in die Pyrenäen neben den erwähnten Touren im Wallis und dem Mt.-Blanc-Gebiet.

Von der Sektion Goslar, an die ich mich ebenso wie an andere nordwestdeutsche Sektionen wandte, wurde mir **Berni Lentge** — mit 24 Jahren der Jüngste unter uns — wärmstens empfohlen. Neben seiner jugendlichen Begeisterung brachte Berni eine manuelle Geschicklichkeit mit, die er auf unserer Fahrt vielfach unter Beweis stellen konnte. Berni hatte als Sonderaufgabe das Sammeln von Flechten aufgetragen bekommen. Er tat dies mit beinahe fachmännischem Interesse. Die Hochgebirgserfahrung von Berni erstreckt sich in der Hauptsache auf Klettertouren in den Ostalpen von 1953 an bis zu einem Lehrtourkurs für Sommerbergsteigen im Jahre 1960. Er lernte auf mancherlei Wegen die Dolomiten kennen; am Hochkönig und in den Stubai Alpen sah er den sommerlichen Schnee. Daß er sich auch im Eis gut zurechtfinden kann, hat er auf unserer Kundfahrt gezeigt.

Wenn ich als Leiter der Kundfahrt noch einiges über meine hochtouristischen Unternehmungen anfügen darf, dann sind sowohl Berg-

fahrten in den Ostalpen: Wetterstein, Wilder Kaiser und Dolomiten als auch dem Ortler und vor allem den Westalpen zu nennen: vom Piz **Bernina**-Biancograt über das **Wallis** mit Weißmies, Mt. Rosa (Sommer und Winter), Lysskamm, Matterhorn, Breithorn, Nadelhorn, Zinal-Rothorn, Grd. Combin zum **Mt. Blanc**/Südanstieg über Domhütte, Peuterey-Grat, Grd. Mulets (im Winter) und Grds. Jorasses und zur **Dauphiné** (Barre des Ecrins). Auch das Berner Oberland mit Wetterhorn und Eiger über Mittelelegigrat sowie den Grd. Paradiso konnte ich im Laufe meiner bergsteigerischen Tätigkeit besuchen.

So glaubte ich, eine tüchtige Mannschaft zusammengefügt zu haben, unter der neben den Bergerfahrungen auch ein menschliches Verstehen vorhanden sein mußte — welches für eine große Fahrt unerlässlich ist —.

Nun, wir werden sehen!

Da wir alle berufstätig sind und zudem nicht am gleichen Orte wohnen, so war es notwendig, konzentriert in den zur Verfügung stehenden 5 Monaten alles zusammenzutragen, was für die Reise und den Aufenthalt in den Bergen erforderlich ist. Die straffe Ausrichtung auf ein Ziel läßt doch manches möglich machen, was von Unbeteiligten für aussichtslos gehalten wird. Eine besondere Klippe bedeutet das Erledigen der formellen Dinge, wie Erlaubnis der Einreise in die verschiedenen Länder, weil Behörden sich manchmal nicht von Eile beeindrucken lassen.

Ursprünglich wünschte ich, nach Pakistan ins Gebiet von Chitral zu fahren. Da Afghanistan Interesse an unserer Anfrage zeigte, Pakistan als „befreundetes“ Land indessen uns warten ließ und schließlich einige Tage vor dem geplanten Abreisetermin doch noch absagte, war die Zielsetzung eindeutig. So mögen manche Fragende Verständnis dafür haben, daß über das Wohin im einzelnen nichts Genaues geantwortet werden konnte.

Um möglichst wenig Ausrüstungsstücke kaufen zu müssen, sollte jeder Teilnehmer mitbringen, was er aus seinem Besitz entbehren konnte. Es blieben aber immer noch genügend Sachen übrig, die erprobt und beschafft werden mußten. Im allgemeinen stützten wir uns auf unsere persönlichen Erfahrungen, sowohl was Essen als auch Ausrüstung anging.

In unserer Sammelstelle in Bremen stapelten sich bald Pakete, Kisten und Säcke.

Endlich war es soweit!



## Auf Fahrt und Abschied von Europa

15. und 16. Juni 1961

Allen Teilnehmern der Kundfahrt wurde nahegelegt, am 15. 6. 61 vormittags in Bremen bei Trudi Heyser, Im Wiesengrund 7, unserer Sammelstelle zu sein. Liesel und ich starten in Hamburg und sind um 12 Uhr in Bremen. Otto kam aus Basel und war inzwischen schon eingetroffen. Wir warten noch auf Berni aus Goslar. Es ist beabsichtigt, gemeinsam die letzten Vorbereitungen zu treffen, fehlende Ausrüstungsgegenstände, Verpflegung, Geschenke, Bekleidungsstücke für die hochsommerliche Reise und was uns sonst noch in den Sinn kam einzukaufen. Trudi und ihre Schwester Lisa, die uns in vielen Dingen wertvolle Hilfe geleistet hat, Otto und ich gehen in die Stadt; jeder mit getrennten Zielen. Es bereitet aber doch mehr Schwierigkeiten als gedacht, alles Gewünschte vollständig zusammenzutragen.

Am Nachmittag kommt auch Berni mit seinem Freund. Otto und Berni melden bald persönliche Wünsche an. Berni hat einiges vergessen und will nochmals nach Hause. Otto hat das Bedürfnis, seine Schwestern und seinen Vater in Hamburg zu besuchen, die er lange Zeit nicht mehr gesehen hat. Dies sind alles verständliche Gründe. Sie waren aber leider von mir nicht einkalkuliert. Nun, Otto will am nächsten Morgen wieder in Bremen sein. Das ist viel wert, denn am Freitag, den 16. 6. 61 muß alles fertig sein. Da Sonnabend, der 17. 6. ein Feiertag ist und Einkäufe nicht mehr getätigt werden können, so wollen wir diesen Tag schon zur Reise benutzen und nicht noch zusätzlich den Sonntag verträdeln.

Die beiden Wohnzimmer bei Heyzers liegen voller Gegenstände, die sorgsam verpackt werden müssen. Doch wie und woher das Verpackungsmaterial nehmen? Eine lange Reise mit unbekannten Beanspruchungen liegt vor uns. Schließlich ist noch das Problem des Verstauens zu lösen. Was soll in den Pkw, was in den Transporter? Unterwegs muß alles, was notwendig ist, schnell greifbar sein. Tagsüber sollen das Essen und die Kleidung, für die Nacht die Zeltausrüstung verfügbar sein. Auf dem Transport darf nichts beschädigt werden, und — was wir später zur Genüge feststellen — von manchem Wertvollen muß der alles durchdringende Staub ferngehalten werden.

Am Abend des 16. 6. ist noch ein kleiner Tagesausklang. Dr. Ludwig Plate, unser lieber 1. Vorsitzende, läßt es sich nicht nehmen, uns zu besuchen und mit uns die Nöte zu teilen.

Endlich am 17. 6. vormittags werden alle Sachen auf die Straße transportiert, und die Aufgabe des Verstauens steht nun bevor. Wie man sieht, macht dies manche Überlegung notwendig. Schließlich ist der Leiter der Kundfahrt kein Neuling im Verstaunen, denn er weiß,

daß man schwere Dinge unten hinsetzen und die leichten obenauf legen muß, daß die Wagen nicht einseitig belastet werden dürfen und daß auch einiges im Laufe der Zeit sich verschieben kann. Nach einem kräftigenden Mittagessen ist es soweit:

**Start in Bremen am 17. 6. 61 um 14.10 Uhr.**

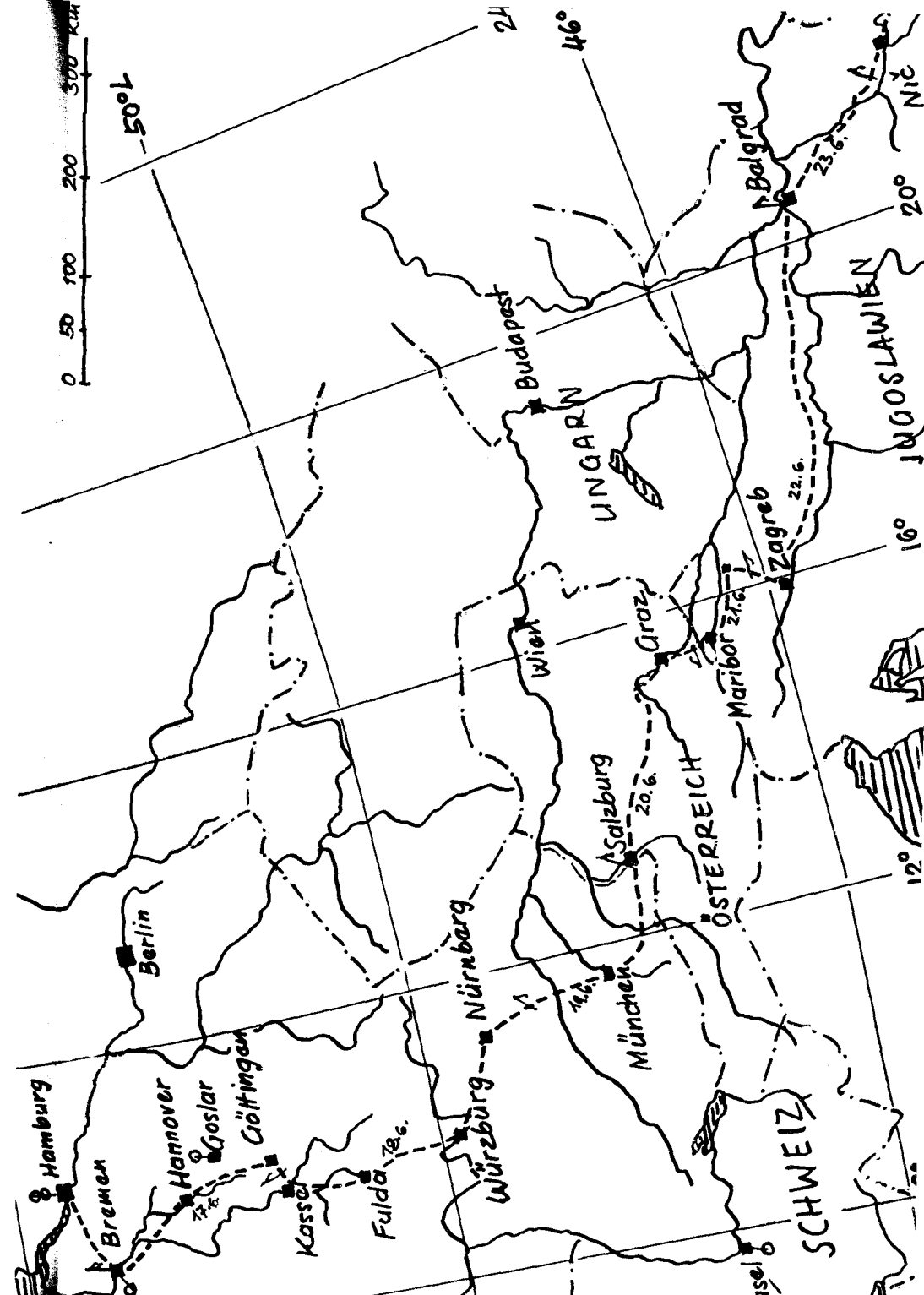
Zum Abschied sind auch meine Frau und die kleine Sabine mit der Oma erschienen. Es ist eine große Überraschung für mich. Sie bringen die Talismane der Kinder mit. Diese sollten uns Glücksbringer sein und haben uns in Freud und Leid der langen Reise treu beschirmt. Unversehrt sind sie sogar wieder mit nach Hause gekommen.

Auf der Bundesstraße geht nun die Fahrt auf unseren guten Straßen flott über Hannover die Schnellstraße nach Hildesheim und von hier auf der Autobahn nach Süden. Frohe Sommerwolken, Sonnenschein und die farbenfreudige Landschaft stimmen uns heiter.

In Seesen an der Autobahn erwarten wir Berni. Nichts ist von ihm zu sehen. Warum? Will er uns wohl versetzen? Otto und ich fahren in die nächste Ortschaft und erhalten per Telefon die Nachricht, daß er inzwischen schon abgefahren ist. Als wir wieder zurückkommen zur Abzweigung, da standen sie schon, unsere Freunde aus Goslar. Vater Lentge mit unserem treuen Helfer Adolf Max und seiner Frau sind gekommen, um uns eine gute und erfolgreiche Reise zu wünschen. Ein letztes Plaudern und Scherzen und weiter geht die Fahrt in den Samstagnachmittag.

Für zahlreiche Wochen sollte nun das bunte Häuflein zu einer Gemeinschaft und Kameradschaft zusammenwachsen. Von Anfang an hatte ich daran gedacht, daß wir abwechselnd in den beiden Wagen am Steuer sitzen sollten. Berni hatte erst vor einigen Tagen seinen Führerschein erhalten. Es war also fraglich, ob er mit der nötigen Sicherheit den auftretenden Schwierigkeiten gewachsen sein würde. Trudi übte zuvor mit dem Lenkrad zwar fleißig, hatte aber doch nicht alle Feinheiten intus, und Liesel fehlte es, wie sich herausstellte, noch sehr am Mut zum Tempofahren. Otto schied aus, er hatte keinen Autoverstand mitgebracht, wollte dafür fleißig fotografieren.

Um 18.10 Uhr winken wir den Goslarern „Auf Wiedersehen“ zu. Wir wollen den Abend soweit es geht ausschöpfen. Bei Göttingen fahren wir von der Autobahn ab, um irgendwo unser erstes Zeltlager zu errichten. Ein Weg zu einem kleinen Wäldchen reizt zum ersten Versuch. Dieser endet aber in einer sumpfigen Wegstrecke bei der Einfahrt in den Wald. Das Gelände erlaubt kein Manövrieren mit den Wagen. Die Beifahrer müssen aussteigen, um gleich am Anfang das Schieben zu üben. Mückenschwärme überfallen die Willigen, so daß wir schleunigst Reißaus nehmen. Das ist also nicht die ideale Bleibe.



Rückwärts heißt es nun wieder zur Straße zurück. So lernen wir schon am ersten Tag, mit den Tücken der Wege zurechtzukommen. Weiter geht es auf der Straße in Richtung Kassel. Bald entdecken wir einen neuen Weg seitwärts zum Wald, der trocken und befahrbar ist. Hier finden wir auch eine weit schönere Zeltstätte. Sie liegt etwas erhöht über dem Tal. Wir werden durch einen schönen Rundblick in die Weite belohnt.

Unterwegs fallen uns mancherlei Dinge ein, die wir vergessen haben, Kleinigkeiten zwar, aber doch Notwendiges. Wir trösten uns damit, in München noch alles Fehlende ergänzen zu können.

## 18. 6.

Schon frühzeitig werden wir durch das Vogelgezwitscher munter. Ein herrlicher Sonntagmorgen mit Glockengeläut in der Ferne, und ungestört vom Lärm des Alltags, so beginnt unser erster Sonntag auf Reisen. Die Sonne lacht zum Frühstück, als wir auf einem Lager von Holzstämmen die Kocher in Gang bringen. Erst um 8 Uhr sind wir startklar. Über Meensen wird die Autobahn bei Hedemünden erreicht. Doch bald verlassen wir sie wieder bei Hersfeld um etwas frei von dem Motorenlärm über Fulda ins Maintal nach Süden zu fahren.

Unterwegs bei Melsungen stellen wir bereits fest, daß der gute Rat, den uns das VW-Werk zum Komplettieren der Autos gegen Stein Schlag und Wüstenstraßen gegeben hatte — den Auspuff durch Verkleidungen zu schützen — kein wertvoller war. Der Motor unseres Pkw wurde so heiß, daß die Haube anfang zu stinken. Was hilft es in dieser Lage: „Laß doch den Auspuff zum Teufel gehen“. Wir montieren die Schutzbleche ab, und siehe da, wir haben keinen Ärger mehr. Lediglich die Blechverkleidung für den Motorblock haben wir bestehen lassen, denn diese erscheint uns lebenswichtiger für das Fahrzeug.

In Fulda wird eine kurze Rast eingelegt. Auf dem Dom der alten Bischofsstadt wehen die Fahnen zum Feste. Nur wenig Zeit gönnen wir uns für einen Spaziergang zu den alten und neuen Baudenkmalern, der lediglich dazu angetan sein soll, den Teilnehmern, die die Stadt des Heiligen Bonifacius noch nicht kennen, einen bescheidenen Überblick zu verschaffen. So mancher will alles kennenlernen. Doch dafür können wir keine Zeit opfern. Fulda liegt im Bereich des stets Möglichen. Wie hier so auch später mahnen mich die mehr als 9000 km unbekannter Straßen zum Zeiteinteilen. Ich hatte mir vor Beginn der Reise Kartenskizzen im Maßstab 1:500 000 von dem Reiseseweg angefertigt und ahne nur zu gut, daß die 54 DIN-A-4-Blätter noch eine Rechnung mit vielen Unbekannten für uns werden soll.

Durch die liebliche, abwechslungsreiche Landschaft führt unsere kurvenreiche Straße über Brückenau, Hammelburg nach Karlstadt und Würzburg ins Tal des Mains. Für uns Fotobegeisterte wären auch diese Orte eine Fundgrube gewesen. Gern hätten wir hier gehalten, doch das dürfen wir nicht. Gegen Abend heißt es, durch die vollgestopften Straßen von Fürth nach Nürnberg zu fahren und den Weiterweg zur Autobahn nach Süden zu suchen. So müssen wir uns im Geleitzug üben, dürfen keinen Anschluß beim Grün/Gelb/Rot der Ampeln verpassen und müssen auch den kürzesten Weg durch das Straßengewirr finden. Trudi entwickelt sich als tüchtiger Anschlußfahrer. Ob es immer mit dem Grün der Ampeln stimmte, entzieht sich allerdings meiner Kenntnis. Bei Kinding an der Autobahn geht dieser Tag zu Ende. Er hat uns wieder viel Sonnenschein gebracht. Oberhalb der Autobahnraststätte an einem Berghang mit guter Aussicht schlagen wir die Zelte auf.

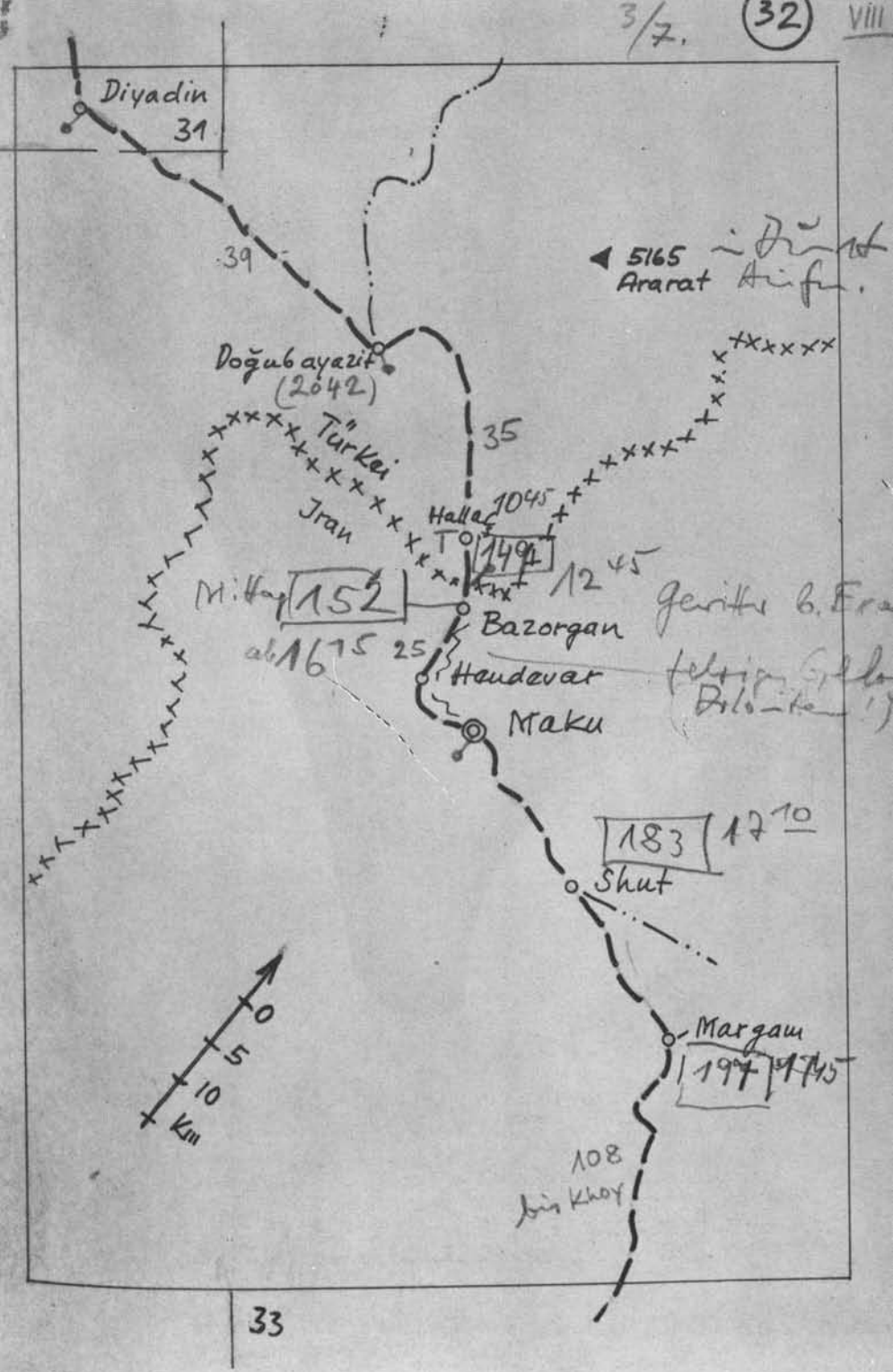
# 19. 6.

In der Nähe unseres Lagers befindet sich eine große Betonplatte, auf die die Morgensonne scheint. Dies ist ein ideales Plätzchen für einen Frühstückstisch.

Wir wollen München am Vormittag einen Besuch abstatten, die noch erforderlichen Dinge für unsere Reise beschaffen und auch Abschied beim Alpenverein auf der Praterinsel nehmen. Wir stehen mit unseren Fahrzeugen vor dem Hauptbahnhof und rätseln, wohin mit den Wagen. Der Zufall will es, daß wir den Transporter in einer Hochgarage am Bahnhof unterbringen können. Unser Pkw dient als Taxi.

Liesel und Berni besorgen beim Sporthaus Schuster, das uns beim Zusammenstellen der Ausrüstung wertvolle Hilfe gegeben hat, noch Zeltheringe und eine Daunenjacke. Sie tauschen auch einen Anorak auf Empfehlung von Trudi um. Aber wie kann es anders sein, sie nehmen den falschen mit. Sie liefern die gleiche Größe ab, die sie dann wiederhaben wollen, und der enge bleibt bei unserer Ausrüstung. Immerhin erhält Berni seine noch fehlende Daunenjacke. In einem Kaufhaus am Bahnhof werden noch zusätzliche Lebensmittel und Geschenkartikel erstanden.

Unterwegs fiel uns auch ein, daß Trudi vergessen hat, für ihren Wagen eine internationale Zulassung zu besorgen. Diese ist aber nur mit Genehmigung des Fahrzeugbesitzers zu erhalten, und die Wagenpapiere lauten auf ihren „lieben Mann“. Erfreulicherweise weilt Kurt Heyser zur Erholung in Oberbayern, so daß wir telegraphisch für die Polizei in München die Bestätigung zum Ausstellen des entsprechenden Papiere erhalten können. Die ganze Aufregung wäre gar nicht notwendig gewesen. Niemand verlangte unterwegs von uns diese Wagenpapiere.





Wir beeilen uns nun, das gastliche München in Richtung österreichischer Grenze um 16.30 Uhr zu verlassen. Trudi braust auch gleich mit ihrem Pkw los, so daß der etwas langsamere Transporter nicht mehr folgen kann. Da für den Transporter Ölwechsel notwendig ist, so besorgen wir diesen, Liesel und ich, in Rosenheim. „Bei drohenden Gewitterwolken und verhangener Stimmung“ — so schreibt Trudi in ihrem Bericht — treffen wir die Ausreißer kurz vor der Grenzstelle am Waldesrand wieder.

Der Staatenwechsel vom „Freistaat Bayern“ nach Österreich geht glatt vor sich. Offensichtlich haben die österreichischen Zöllner Verständnis für bergsteigerische Unternehmungen. Da der Tag zur Neige geht und an der Autobahn keine günstige Zeltmöglichkeit auszumachen ist, so nehmen wir bei freundlichen Leuten in Himmelreich vor Salzburg Quartier. Die Gastgeber bieten uns ihre Küche zum Aufenthalt und Verzehren unseres Abendbrotes an. In der Nacht werden Trudi und Liesel, wie sie uns berichten, von so kleinen niedlichen, anhänglichen und hüpfenden Tierchen besucht. Diese Nacht unter einem Dach in ordentlichen Betten war die letzte für die nächsten drei Monate.

#### 20. 6.

Bei trübem, wolkenverhangenem Himmel kommen wir auch nach Salzburg. Das Land macht seinem Schnürlregen alle Ehre. So geht es auch bei wenig sichtigem Wetter durch das Salzkammergut vorbei am Wolfgangsee, bis wir bei Rottenmann eine Mittagsrast einlegen. Die Junggesellen werden zur gemeinsamen Küchenarbeit angestellt und legen — wenn auch mit etwas bitteren Mienen — doch Zeugnis dafür ab, daß sie sich Mühe geben wollen, nicht nur Kartoffeln zu essen, sondern sie auch vorher zu schälen. Was sonst Hausfrauenarbeit ist, muß jetzt jeder von uns übernehmen. Unser Fissler-Druck-Kochtopf, das Staatsstück unserer Kundfahrt, wird in Erprobung genommen. Eine Dampfmaschine im Überdruck ist nichts gegen die Fontäne, die uns das Experiment der ersten Inbetriebnahme beschert. Aber wir sind Techniker genug, um festzustellen, daß aller Anfang auch mit dem Druck-Kochtopf schwer ist. Mit List und Überlegung haben wir dann die Gewalten unseres Küchenungeheuers im Laufe der Zeit gebändigt. Der Kochtopf hat uns auf unserer Kundfahrt wertvolle Dienste geleistet. Zum Schluß konnten wir sogar in Kabul unseren Wirtsleuten mit besonderen Empfehlungen den Kessel als ein Küchenwunder übergeben.

Wir haben Mühe, noch vor Feierabend in Graz zu sein, und müssen die Herren einer VW-Werkstätte mit vielem Reden dafür begeistern, unsere Fahrzeuge zu inspizieren. Vollgetankt und mit Öl proviantiert verlassen wir gegen 18 Uhr die Stadt. Bei Wildon dürfen

wir bei einem Gasthaus unter Apfelbäumen die Zelte aufschlagen. So sind wir im Schutze eines großen Hauses von der Straße abgeschirmt und können friedlich schlafen.

## 21. 6.

Kurz nach dem Aufbruch, etwa bei Leibnitz, entdecken Trudi, Berni und Otto, als Liesel und ich in die Stadt fahren, um noch einige Gastgeschenke einzukaufen, daß Benzin aus dem Transporter läuft. Bestürzt verkünden sie uns diese Beobachtung. Es ist schwierig festzustellen, woher das kommt. Ebenso ist es nicht einfach, das Benzin aus dem Tank herauszulassen, um einen Brand des Fahrzeuges beim Weiterfahren zu verhindern. Wir können schließlich feststellen, daß der Einfüllstutzen des Tanks nicht mit der notwendigen Gummimanschette festgesetzt ist, so daß er schwingen kann. Ein Riß an der Befestigungsstelle im Tank ist das Verhängnis. Was hilft es? Ein Reparieren mit eigenen Mitteln ist nicht möglich. So fahren wir zurück nach Graz und lassen uns einen neuen Tank einbauen.

Zum zweitenmal verlassen wir um 14.30 Uhr nach einem halben verlorenen Tag die Stadt Graz, nachdem wir noch unseren Kummer durch eine Mittagsrast etwas geglättet haben. Während Berni und ich beim Auto bleiben, besucht Otto einen alten Freund, und Liesel und Trudi besorgen noch Zubehör zu einem Campingtisch. An einem gewitterschwülen Nachmittag streben wir nun der jugoslawischen Grenze zu. Die Beamten machen uns wenig Schwierigkeiten und lassen auch unser Expeditionsgut undurchsucht, nachdem wir den Zweck unserer Reise verständlich machen können.

Maribor (Marburg) und Ptuj werden noch passiert, dann ist es Zeit zum Rasten. In einer Felsenmulde geschützt durch Büsche schlagen wir die Zelte auf. Wir haben Mühe, noch trocken in die Zelte zu kommen. Mit frohem Gesang beschließen wir trotz Regen diesen etwas widerwärtigen Tag.

## 22. 6.

Es ist neblig, als wir am frühen Morgen um 5 Uhr aus unseren Zelten treten. Auf dem Weg nach Zagreb begegnen uns bunte Bauerngruppen, die mit ihren Waren zum Markt fahren. Wallende Nebelschwaden, Staub und fahrendes Volk geben interessante Bilder. Ohne Halt fahren wir durch Zagreb, und dann nimmt uns die weite Flußlandschaft der Save auf. Wir suchen die Einfahrt zur Autobahn nach Belgrad. Einige nicht sehr gut gekennzeichnete Umleitungen wegen Straßenbauarbeiten lassen nicht mit Sicherheit den rechten Weg finden. Aber bald haben wir die Betonpiste erreicht und wissen nun, daß wir richtig sind. So kommen wir rasch nach Südosten. Die Disziplin auf der Autobahn läßt nach unseren Geflogenheiten etwas zu

wünschen übrig; auch Radfahrer und Fußgänger begegnen uns, aber immerhin ist es eine flotte, glatte und staubfreie Straße, auf der man stolze Kilometer machen kann.

Unterwegs geht das Benzin in einem unserer Fahrzeuge zur Neige. Wir benötigen eine Tankstelle und gehen deshalb bei Popovaca von der Bahn ab. Leider ist nirgends Betriebsstoff zu erhalten. So müssen wir ihn mit einem Schlauch von einem Wagen zum anderen austauschen. Immerhin lernen wir auf diesem Seitenweg ein kroatisches Dorf mit zerfallenen Häusern, freundlichen Menschen und der stauenden Jugend kennen, was uns einen interessanten Eindruck von Volksleben vermittelte und uns so für die Erfolgslosigkeit unserer Bemühungen entschädigt. Eine Stunde weiter gegen 10 Uhr kommen wir dann auf der Autobahn zu einer Tankstelle und Raststätte. Hier treffen wir auch einen Deutschen, der aus dem Banat und zur Regelung von Erbschaftsanliegen seiner verstorbenen Schwester mit seinem VW nach Belgrad will. Es ist ein „lustiger Vogel“, der uns bei einem Glas Rotwein durch seine launigen Erzählungen über die jugoslawischen Landsleute viel Freude bereitet. Er verspricht sich nicht sehr viel von einem großen Erbe, ist nur froh, wenn er nicht noch für seine tote Schwester bezahlen muß.

Bei brütender Sonne gegen 13 Uhr halten wir Mittagsrast neben der Autobahn an einem kleinen Teich, in dem Frösche quaken und Libellen ihre Flugkünste vorführen. Das Wasser reicht gerade aus, sich von Zeit zu Zeit zu benetzen, um dem Körper etwas Kühlung zu verschaffen. Berni und ich haben uns vorgenommen, unseren Campingtisch zu bauen, dessen Einzelteile wir in Graz erstanden haben. Bald erhalten wir zur Abwechslung Besuch. Ein jugoslawisches Mädchen, dessen üppige Proportionen durch einen spärlichen Badeanzug gebändigt werden, will uns einen viel besseren Badeplatz an der Save zeigen. Wäre vielleicht ganz schön, haben aber leider keine Zeit. Unser Streben geht weiter nach Südosten. Wir möchten bald in Belgrad sein.

Hier treffen wir auch um 17.30 Uhr ein. Eine Rundfahrt durch die alten und neuen Teile der Stadt verschafft uns einen kleinen Überblick über die Donaumetropole. Wir können ein pulsierendes Leben feststellen und bewundern auch die Baukunst des jungen Staates. Nach einigen Einkäufen müssen wir auf die Suche nach einer Zeltmöglichkeit. Wir fahren über die Donaubrücke, um draußen auf dem freien Land zu kampieren. Es macht uns doch mehr Mühe als wir dachten, eine geeignete Stelle zu finden. An einer Siedlung tanken wir Trinkwasser. Die Männer empfehlen uns, zum Hotel „Donau“ zu fahren. Diese Gaststätte können wir aufgrund der Beschreibung der Leute nicht finden. Unterwegs halten wir an der Straße an und werden von Polizeistreifen kontrolliert. Nichts Unrechtes ahnend machen

uns die beiden Polizisten verständlich, daß wir auf einer Transitstraße sind, auf der wir nicht halten dürfen. Das erscheint uns etwas unverständlich, denn nach gewohnten Begriffen kann es sich nur um eine einfache Landstraße handeln, auf der zudem kaum Verkehr herrscht. Wir suchen einen Seitenweg und finden kurz vor Dunkelheit etwa 500 m von hier weiter der Straße ab zur Rechten über einen fast „unmöglichen“ Weg mit tiefen Löchern und gewaltigen Staubwolken eine geeignete Stelle für die Nacht.

An einem kleinen Wasser angelt ein blonder Junge. Wir sind erstaunt, als er in gutem Deutsch auf unsere Fragen Antwort gibt. Er zeigt uns den nahen Bauernhof, wo wir Eier kaufen und unseren Vorrat an frischem Wasser ergänzen können. So sind wir abseits der Straße ganz gut aufgehoben.

Trudi, Liesel und ich entschließen uns, noch nach Sonnenuntergang hinaus ins weite Feld zu spazieren. Nach der Schwüle des Tages ist das Schlendern barfuß durch den weichen, tiefen Staubmüll des Weges eine wirkliche Wohltat. In der Dunkelheit werden wir auf mancherlei Stimmen der Tierwelt aufmerksam, die am Tage kaum wahrzunehmen sind.

### 23. 6.

Vogelstimmen wecken uns auch in der Morgendämmerung. Ein Dunstschleier liegt über der ebenen Landschaft. Die üppige Vegetation an dem toten Nebenarm der Donau läßt die Gliederung des Geländes im Dunst des Morgens noch unübersichtlicher erscheinen. Wir empfinden, daß der Hauptstrom nicht sehr weit entfernt sein kann. So fahren Trudi und ich über die holprigen Wege in Richtung zum Fluß. Die Sichtentfernung ist in der Tat nicht weit, doch, wie wir feststellen müssen, kostet es geraume Zeit, um über die zerfurchten Lehmwege, die im Zick-Zack von einem Gehöft zum anderen ziehen, an das regulierte Ufer der Donau zu kommen. Strohdachhütten mit Hofumzäunungen, die wie in die Erde gerammte Speere aussehen, stehen wehrhaft am Wege. Die Ruhe und die Abgeschiedenheit dieser Landschaft begeistert, und es wäre sicher ein vielversprechendes Ziel für passionierte Fotografen, den Sonderheiten dieser Landschaft nachzujagen. In der Nähe unseres Zelttes beobachten wir an einem breiten Flußarm nach der Rückkehr vom Morgenbad die Wasservögel im Schilf. Eine Rohrdommel hat es uns besonders angetan. Das müssen auch unsere Kameraden sehen, und wir wecken sie, damit sie dieses seltene Schauspiel unberührter Natur mit beobachten können.

Erst um 8.30 Uhr verlassen wir unseren friedlichen Zeltplatz. Gegenüber den sonstigen Tagen ist das außerordentlich spät. Heute haben wir etwas mehr Zeit, weil wir zur bulgarischen Botschaft wollen, um

von dort die Genehmigung zur Reise durch das Ostblockland nach der Türkei zu erhalten. Erfahrungsgemäß öffnen die Behördenstellen auch auf dem Balkan nicht allzu früh ihre Pforten.

Wir fahren auf bekanntem Weg zurück über die Donaubrücke in die Stadt. Von dem Personal der Botschaft werden wir über Erwarten höflich empfangen. Die Leute sind hilfsbereit beim Ausfüllen der Fragebogen und stellen uns Schriften, Zeitungen und Bücher, die von den Schönheiten Bulgariens künden, zur Verfügung. Dies alles sollten Vorzeichen für eine gastfreundliche Aufnahme in Bulgarien sein. Um 13 Uhr dürfen wir wiederkommen. Wir haben so noch etwas Zeit, um uns Belgrad anzusehen. Da es aber inzwischen sehr warm geworden ist, verspüren wir keine große Lust durch das Häusermeer zu bummeln und lassen uns schließlich unter schattigen Bäumen in einem Gasthaus an der Straße nieder. Pünktlich zur angegebenen Zeit können wir unsere Pässe mit Sichtvermerk versehen in Empfang nehmen.

Wir fahren nochmals durch die Stadt und suchen ein Postamt, um Grüße nach Hause zu senden. Auf dem Wege dorthin treffen wir eine Schuhputzerin mit ihrem Sohn. Vermutlich sind es Zigeuner. Sie trägt rote Pumphosen und ein grünes Gewand. Diese malerische Aufmachung reizt, das Idyll der Beiden zu fotografieren. Aber die Alte läßt sich nicht; schimpfend rennt sie davon. Das war eine erste Aufwartung für das, was uns später im Orient noch oft passieren sollte, wenn wir unaufmerksam die Absicht hatten, das Antlitz der Frauen im Bilde festzuhalten.

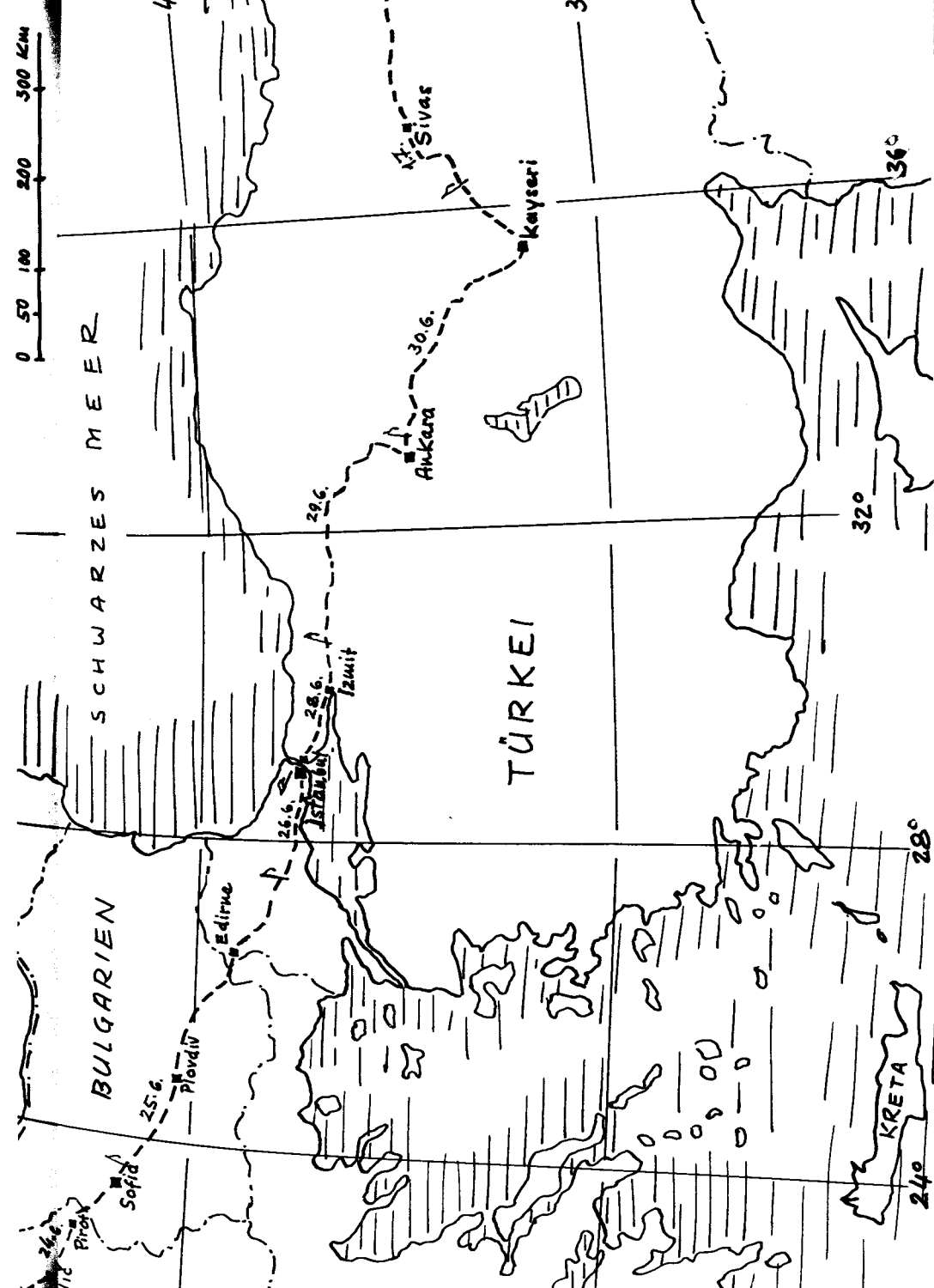
Die Straße weiter nach Nis ist brauchbar gut. Die Autobahn hat hier noch eine Unterbrechung. Bei Avola gabelt sich die Landstraße. Versehentlich fahren wir hinauf zum Denkmalshügel. Doch unterwegs kehren wir um, nachdem wir unsern Irrtum erkannt haben. Gar zu schön war diese falsche Fährte. An unserem Weg können wir vielfach byzantinische Kirchen sehen. In den Dörfern herrscht reges Leben. Kaum haben wir die Autobahn wieder ein Stück fahren können, die in Paracin erneut beginnt, so müssen wir, der späten Stunde wegen, an einen Ruheplatz denken. An der Autobahn ist kaum Gelegenheit, ungestört zu bleiben. Wir fahren bei Deligrad von unserer guten Straße ab und kommen über staubige Wege zu einigen Dörfern mit typisch bäuerlichem Leben. Toreinfahrt und hohe Umzäunungen schützen die Menschen und Haustiere vor unliebsamen Eindringlingen und wilden Tieren. Die Schaf- und Rinderherden, welche auf dem Heimweg sind, wirbeln viel Staub auf, so daß es schwierig ist, sich im Licht der Autoscheinwerfer zurechtzufinden. Wir erreichen nach einiger Zeit eine Brücke, welche über die Morava bei Dunis führt, fahren etwas seitlich vor der Brücke auf einem Nebenweg hinab zum Fluß und errichten hier unsere

Zelte. Der Mond spiegelt sich in dem ruhigen Wasser. Nach der Schwüle des Tages läßt es zum Baden ein. In der Nacht werden wir durch das Singen getragener Lieder wach. Pilger ziehen an unseren Zelten vorbei. Der Klang der Lieder läßt vermuten, daß die Jugend des Dorfes den Sommeranfang feiern will.

#### 24. 6.

Alle nehmen noch ein erfrischendes Morgenbad. Sogar Otto, der sonst dem strömenden Wasser abhold ist, läßt es sich nicht nehmen, in die Fluten zu steigen. Wir lassen uns ein ganzes Stück den Fluß abwärts treiben. Das etwas steile Ufer macht es nicht leicht, wieder an Land zu kommen. Um 6.30 Uhr sind wir startklar. Rasch geht es zurück zur Autobahn. Diese reicht bis Nis, so daß wir nach etwa einer Stunde an diesem bedeutenden jugoslawischen Ort auf dem Wege nach Bulgarien und Griechenland sind. Von hier ab werden die Straßen merklich schlechter. Auch sind sie nicht mehr an den Seiten befestigt. So kommt es, daß ich kurz vor Pirot, um 9 Uhr, mit dem Transporter zu nahe an den Rand gerate und einen Sprung über den Straßengraben mache. Glücklicherweise landen wir aber ohne umzukippen oder einen Bruch zu haben auf dem Grasbuckel neben der Straße. Nun ist guter Rat teuer. Zurückfahren auf den rechten Weg auch mit Hilfe unseres Pkw ging nicht. Wir entladen unser gesamtes Gepäck. Zum Glück finden wir in der Nähe kleinere Steinhäufen, die die Bauern von ihren Feldern aufgelesen haben. Damit füllen wir den Graben aus und versuchen rückwärts auf die Straße hinüberzuwechseln. Wir haben aber doch viel mehr Steine nötig, als wir dachten oder besser gesagt: so ein Auto ist viel größer, als man ahnt. Nach 1½ Stunden sind wir wieder flott und froh.

In Pirot legen wir eine längere Pause ein. Es ist der letzte größere Ort vor der Grenze. Da uns für Bulgarien noch keine Geldmittel zur Verfügung stehen, wir auch nicht genau wissen, zu welchem Kurs wir unsere Dollars einwechseln können, so kaufen wir ein, was möglich ist. Schließlich wollen wir noch unsere Wagen mit Benzin versorgen. Man zeigt uns den Weg zu einer Tankstelle. Was wir aber nicht ahnten, ist, daß diese Tankstelle nicht — wie sonst üblich — an der Straße liegt, sondern verhältnismäßig weit außerhalb des Ortes auf freiem Gelände. Der Weg dorthin führt am Güterbahnhof vorbei. Große und tiefe Wasserlachen, ein mit Fahrzeugen verstopftes Verladegelände versperren uns die Fahrt. Dazu waren wir noch in der Ungewißheit, ob die Auskunft richtig war, denn eindeutig konnten wir uns mit den befragten Personen doch nicht verständigen. Erst als uns ein Hamburger Personenwagen entgegenkam wird uns bestätigt, daß wir richtig fahren. Unter der Tankstelle in Pirot darf man sich aber nicht eine Zapfsäule bekannter Art mit Hand oder gar Motorbetrieb vorstellen. Aus Fässern wird der wertvolle Brennstoff in



Wassereimern abgezapft und dann durch einen winkelförmig gebogenen Trichter dem Wagentank zugeführt. Ganz so sympatisch ist mir diese Methode indessen nicht, weiß man doch nie, ob dem Benzin auch anderes für unsere Motoren nicht gut brauchbares Zeug oder Wasser beigemischt ist.

Unser Tankwart war während des Krieges in Deutschland. So konnten wir uns mit ihm über die Wertigkeit des Benzins unterhalten. Das beruhigt etwas.

Etwa 20 km hinter Pirot halten wir unter Maulbeerbäumen eine ausgedehnte Rast. Diese Schattenspende der warmen Länder konnten wir später noch oft als angenehme Erscheinung bei gnadenloser Sonne kennen und schätzen lernen. Hier kosten wir zum erstenmal ihre süßen Früchte.

Um 17 Uhr stehen wir an der jugoslawisch/bulgarischen Grenze. Das letzte Straßenstück kann man als nicht „sehr gut“ bezeichnen. Wir müssen sehr langsam fahren, um keinen Bruch an den Fahrzeugen zu riskieren. Die Abfertigung auf der jugoslawischen Seite geht rasch vor sich. Auf der bulgarischen Seite steht eine größere Anzahl von Thermoszügen, die erst bedient werden müssen, wenngleich sie in der Gegenrichtung fahren. So rasten wir auf der Bank vor dem Zollhaus, die man wohl zur Entspannung eiliger Reisender vorsorglich aufgestellt hat. Wie wir am Plaudern sind, gesellt sich auch ein Ingenieur aus München zu uns, der die Gepflogenheiten dieses Grenzüberganges bereits kennt. In der Türkei beschäftigt, hat er schon einige Male diese Strecke gefahren. Er zeigt uns dann, wie man schnell durchkommen kann. Wir selbst genießen das Treiben an den Schlagbäumen. Mit den blumengeschmückten Anlagen vor dem Zollgebäude macht das „Preußen des Balkans“ auf uns schon einen recht guten Eindruck.

Wir haben Scheine über Inhalt der Fahrzeuge auszufüllen. Dann müssen wir unseren Transporter versichern lassen. Aus diesem Grunde haben wir bei der staatlichen Bank, die gleich im Zollhaus ist, Geld einzuwechseln. Ein Deutsch sprechender Beamter schwärmt von seinem schönen Land. Er gibt uns Tips für interessante Ausflugsziele, die am Wege liegen. Leider können wir diese freundlichen und gutgemeinten Empfehlungen nicht wahrnehmen. Wir haben indessen den Eindruck, daß seinen Worten Glauben zu schenken ist, denn schon von der Grenze an macht Bulgarien einen sehr sauberen Eindruck auf uns. Die Straßen sind meist asphaltiert, in den Dörfern findet man viele Blumenanlagen am Wege.

Beim Dunkelwerden treffen wir in Sofia ein. Unkompliziert geht es bei der abendlichen Beleuchtung durch die Straßen der bulgarischen Hauptstadt. Auch bei lebhaftem Verkehr und den Verkehrsampeln

kann man sich an den Kreuzungen zurechtfinden. So kommen wir leider viel zu schnell durch die recht interessante Stadt hinaus ins Freie.

Etwa 30 km hinter Sofia finden wir oberhalb eines Wäldchens im Finstern ein Gelände zum kampieren. Es ist so warm, daß wir uns nicht die Arbeit machen, die Zelte aufzuschlagen. Nur mit den Schlafsäcken und Luftmatratzen sowie einer Plane, auf die Schlafsäcke gelegt, zum Schutze gegen die Feuchtigkeit der Nacht legen wir uns zur Ruhe.

#### 25. 6.

Bereits um 4.30 Uhr sind wir marschklar. Ohne Frühstück geht es weiter gen Osten. Wir suchen ein Plätzchen mit Trinkwasser, um das Frühstück zu bereiten. Bei Pazardzik finden wir an einem Bach eine geeignete Stelle in der Morgensonne. Hier trocknen wir unsere vom Tau durchnäßten Sachen. Ein kleines Mädchen vom benachbarten Bauernhof beobachtet die sicher für die Leute recht seltsame Truppe und bringt uns Birnen. So kann sie dem Tun von der Nähe zusehen. Später kommt auch der Bauer und bietet uns einen Korb voller Früchte an. Wir sind erstaunt über soviel Aufmerksamkeit. Ohne Halt geht die Fahrt nun weiter bis Plovdiv. Auch hier finden wir freundliche, hilfsbereite Menschen. Die Dörfer sehen primitiver aus; die Kleidung der Leute ist ärmlicher; sie sind aber doch freundlich und gewinnend. Oft dachte ich daran, hier könnte man sicher recht angenehme Urlaubstage verbringen.

20 km vor der Türkei ladet eine große Baumgruppe an einem Teich zur Mittagsrast. Wir brauchen diese gemeinsamen Plätze, gilt es doch immer zu erörtern, was beim Staatenwechsel beachtet werden muß.

Der Grenzübergang geht auch hier ohne Schwierigkeiten vor sich. Insgesamt dauert die Aktion weniger denn 1 Stunde. Da wir ostwärts fahren, so wird es früher Abend als um diese Zeit bei uns und außerdem, je weiter man nach Süden kommt, umso kürzer ist die Dämmerung und umso eher muß man an die Nacht denken. Von der Ferne sehen wir eine Baumgruppe und wie wir näherkommen, stellen wir fest, daß es sich um einen echten Forst mit weit auseinander gepflanzten Bäumen handelt. Wir entschließen uns, hier in ihrem Schutze die Zelte aufzuschlagen. Kaum haben wir unsere Fahrzeuge abgestellt, da begrüßt uns schon ein junger Mann mit „Salem aleikum“ und bedeutet uns an, daß wir bleiben können. Hier würden des öfteren fremde Leute zelten. Nach kurzer Zeit bringt uns der junge Mann Gurken als Gastgeschenk. Liesel äußert Bedenken, diese roh zu essen und sogleich macht sie uns dazu noch mit der Medizin des Orients (Resochin) vertraut.

Nach dem Abendessen gehen Trudi und ich zu dem naheliegenden Gasthaus, von dem der junge Mann gekommen war. Wir finden eine ältliche Holzbude und werden als Deutsche sehr freundlich aufgenommen. Wir geben uns viel Mühe, eine Unterhaltung in Gang zu bringen. Auch den Jüngling, wohl der Sohn der Wirtsleute, treffen wir noch an. Uns als gewohnte Mitteleuropäer mutet eine solche mit Petroleumlicht erhellte Kate doch recht düster an. So verbringen wir eine fremdländisch eigenartige Stunde. Auf dem Rückweg wollten wir wissen, woher das Konzert unzähliger Frösche kommt. Wir können feststellen, daß jenseits unserer Straße ausgedehnte Reisfelder angelegt sind. Allerwärts hüpfen Frösche davon, als wir auf den Dämmen entlangbalancieren. Der Mond leuchtet silbern über den Wasserflächen. Es ist eine eigenartige, gespenstische Nacht.

#### 26. 6.

Wir ahnen, daß wir bald in der Nähe des Meeres sein müssen. Von einer Anhöhe aus sehen wir in der Ferne seine Bläue. Wir suchen nach einer Fahrstunde einen Weg hinunter zum großen Wasser. Die Landschaft ist schon sehr kahl. Disteln in den verschiedensten Formen beherrschen die Hänge. Eine Straße für Sandlastwagen führt zu einer geeigneten Stelle ans Marmarameer. Diese Rast mit Baden in einem herrlichen blauen Wasser hat uns schon lange gefehlt! Kaum haben wir unsere Sachen ausgebreitet, da fliegen kleine, schnelle Jagdflugzeuge über unseren Köpfen hinweg. Die Piloten entdecken uns, machen über uns allerlei Kunststücke und versetzen uns so in Schrecken. Sie kamen wohl von dem in der Nähe liegenden Flugplatz und mußten mal inspizieren.

Nach einer ausgedehnten Rast mit großer Wäsche geht die Fahrt weiter nach Istanbul, immer am Meer entlang. Gegen 10.30 Uhr kommen wir an den Rand der Stadt. Die ersten Anzeichen sind Wochenendhäuser auf dem hügeligen Gelände dicht am Wasser. Auch die Straßen werden besser, schließlich sind sie sogar asphaltiert. Genau um die Mittagsstunde fahren wir durch die belebten Straßen Straßen ins Zentrum von Istanbul.

Was für ein Gewimmel von Menschen und Farben tritt uns entgegen. Moscheen beherrschen das Bild des Häusermeeres. Wir suchen den Weg nach Galata, wo ich Geschäftsfreunde treffen will. Eine Brücke führt hinüber zu diesem Bank- und Hafenviertel. Wir schlendern durch die engen Gassen im Werftgelände und essen in einer originellen Werftgaststätte. Unsere beiden Frauen bilden eine echte Sensation in diesem Viertel, in dem nur Männer zu sehen sind. So ziehen wir es vor, im 1. Stockwerk des Restaurants Platz zu nehmen, damit wir unbehelligter sind und sehen von oben auf die Arbeitenden. Wir sind angetan von dem Schreien der Wasserverkäufer und

dem Stimmengewirr der Arbeiter, die Lasten schleppen, nieten und Blech bearbeiten. Solche Bilder haben wir alle nicht gesehen. Nun sind wir also wirklich im Orient.

Auf Empfehlung meines Geschäftsbekannten machen wir am Nachmittag einen Ausflug entlang der Meerenge des Bosporus. In den Fischerdörfern am Wasser treffen wir auf andere Bilder des Orients. Männer sind beim Netzefflicken und halten mit ihren Zehen die Maschen straff. Einige fertigen Holzboote, andere sind dabei, ihnen neuen Glanz zu geben. Immer wieder ein farbenprächtiges Leben, wie man es zu Hause nicht gewohnt ist.

Wir sind etwas in Nöten, einen Platz zu finden, der geeignet erscheint, unsere Zelte aufzuschlagen. So fahren wir eine Strecke hinauf zur Anhöhe und kommen in ein bewaldetes Gelände. Hier treffen wir einen Forstbediensteten. Nach langem Palaver versteht er, was wir wollen, und gibt uns einen wertvollen Tip. So finden wir einen Platz, ein wiesenähnliches Gelände. In unmittelbarer Nähe sprudelt sogar eine saubere Quelle.

Vom 26. — 28. 6. bleiben wir in Istanbul, — Stambul, Konstantinopel. Byzanz und wie sie noch geheißen hat, — die Stadt am Bosporus. Sie ist ein wimmelnder Ameisenhaufen, ein Quirl in arm und reich, ein vielgestaltetes Farbenspiel, eine Weltstadt mit modernen Aspekten und einer Armut, die nach Hilfe schreit.

Der Geschäftsfreund, den ich zu besuchen hatte, gab uns die Empfehlung, auf dem Rückweg vom Bosporus über die Hochstraße zu fahren, um in Sisli die VW-Werkstatt zu konsultieren, wo unsere Fahrzeuge überholt werden können. Am 27. 6. wird von den meisten von uns die Suleimanje-Moschee besucht. Ich selbst muß leider in geschäftlichen Dingen tätig sein. Wir werden alle zum Mittagessen eingeladen. Berni und Trudi lösen sich beim Bewachen der Fahrzeuge in der VW-Werkstatt ab. Dies erscheint notwendig, damit unsere Wünsche ordentlich erledigt werden und auch aus anderen Gründen; man kann nie wissen.

Ein junger Meister aus Hannover gibt sich viel Mühe, unsere Wünsche bevorzugt zu erledigen. Touristen haben den Vortritt, das konnten wir auch sonst auf der Reise feststellen. Am Abend sind unsere beiden Wagen wieder startklar. Wir suchen den uns bereits vertrauten, schönen und stillen Zeltplatz auf der Höhe wieder auf.

Der Besuch der Hagia Sofia, des monumentalen Baues aus der frühchristlichen Zeit, steht am 28. 6. als Hauptpunkt auf dem Programm. Trudi besichtigt noch das Wasserreservoir, welches die anderen bereits gezeigt bekommen haben.

Ein Erlebnis für uns alle bedeutet der Gang mit dem Geschäftsfreund durch den großen Bazar in dem eine Unzahl von Geschäften aller Wertigkeit, schön ausgerichtet nach den einzelnen Zweigen sich befinden. Hier kann man alles kaufen, was das Herz begehrt, edel und antik, neu und Plunder. Wer hier nichts findet, hat selber Schuld. Auch wir versuchen, letzte Einkäufe zu tätigen. Ein Grazer Geschäftsmann, der seit vielen Jahren seinen Laden in Galata hat, hilft uns beim Erstehen von Petroleum und sonst noch notwendigen Dingen.

## Der Weiterweg durch Asiens Wüsten

Mit der Fähre werden wir mit all unserem Gut samt Fahrzeugen hinübergebracht nach Asien, dem Stadtteil Üsküdar. Nun beginnt unsere lange Reise durch den asiatischen Kontinent.

Für das erste empfindet man im Aussehen der Landschaft noch keinen wesentlichen Unterschied zum Vorangegangenen, psychisch ist man aber doch in einem anderen Erdteil. Dieser Eindruck verstärkt sich, je weiter man sich vom Bosphorus entfernt.

Man hat uns gesagt, daß die Straßen bis Ankara gut seien. Dies trifft nur bedingt zu. Es empfiehlt sich, mit Vorsicht zu fahren, denn unvermittelt kommen Schlaglöcher und Querrinnen. Ist man zu schnell, dann muß man damit rechnen, daß man an die Decke fliegt, und die Federung und Achsen in Mitleidenschaft gezogen werden. So habe ich stets auf sicheres Fahren gedrängt, auch wenn es Zeit kostet. Schließlich geht das doch am schnellsten!

Ziemlich rasch entlang des Marmara-Meeres kommen wir nach Izmit. Hier sehen wir wieder das blaue Wasser. Da die Küste oft steil abfällt, verläuft die Straße landeinwärts. Fruchtbare Land mit Bäumen und bestellten Feldern, europäisch anmutenden Dörfern begleitet uns weiterhin. Hinter Adapazari finden wir nach längerem Suchen einen Weg seitab, der uns Möglichkeit zum Zelten bietet. Durch die Regenfälle der vergangenen Tage — man hat uns in Istanbul schon davon berichtet — war das ganze Land etwas versumpft. So war es nicht leicht, eine günstige Stelle zum Übernachten zu finden. Eine bunte Vogelwelt — Fischreiher und Störche — macht auf sich aufmerksam. Kaum haben wir im Licht der Autoscheinwerfer unsere Lagerstätte eingerichtet, da erscheint auch schon ein Mann von dem benachbarten Haus und heißt uns willkommen. Er bringt uns Milch, Käse und Gurken als Empfangsgruß.

### 29. 6.

Zu ziviler Tagesstunde geht die Fahrt weiter nach Osten. Ankara heißt das Hauptziel des Tages. Da die Straße zum großen Teil brauchbar gut ist, kommen wir rasch vorwärts. Sie führt durch eine leicht gebirgige Landschaft. Große Schaf-, Ziegen- und Rinderherden versperren gelegentlich unseren Weg. Sie müssen sich in dem schon kahlen Gelände ihre spärliche Nahrung suchen. Hinter Gerede führt die Straße über einen 1600 m hohen Paß, kleine Gebirgsdörfer liegen malerisch am Wege.

Um 15.00 Uhr sichten wir die Hauptstadt der Türkei, die mitten in der kahlen Landschaft auf einigen Hügeln erbaut ist. Blühende Parks und Bäume in den Straßen sind ein auffallendes nicht erwartetes Bild. Alles wird künstlich bewässert. Wir suchen die Deutsche Botschaft, um nach Post zu fragen. Auch hier finden wir eine reprä-

sentative Parkanlage vor. Leider sind die Tore geschlossen. Wir müssen erfahren, daß in den Sommermonaten nachmittags nicht gearbeitet wird. Auf unser Bitten erhalten wir aber doch von dem Portier unsere Post ausgehändigt. So können wir Zeit sparen, denn wir hatten keinen längeren Aufenthalt für Ankara eingeplant.

Der Weiterweg ist uns nicht ganz klar. Wir fragen einen Verkehrspolizisten. Er weist uns bereitwilligst die Richtung und bietet sich an ein Stück mit uns zu fahren. Doch wir müssen leider erkennen, es war der falsche Weg. Ob uns der „Freund und Helfer“ mißverstanden hat oder ob er nur rasch nach Hause kommen wollte, das wurden wir nicht gewahr. Wir fahren nochmals rund um die ganze Stadt, wohl um die 30 km, und finden dann schließlich selbst die richtige Straße nach Gölbasu. Hier ist es nun an der Zeit, unsere Fahrzeuge voll aufzutanken. Da es dem Abend zugeht, müssen wir an eine Bleibe denken. In der kahlen Hochebene liegt wie auf Bestellung ein idyllischer See. An dem westlichen Ufer entdecken wir eine größere Gaststättenanlage. Wir fahren deshalb an das südöstliche Ufer und schlagen im Schutze einer Hütte unsere Zelte auf. Nach der Schwüle des Tages herrscht hier eine gewünschte, angenehme Atmosphäre. Wir können baden und in der linden Luft an den Ufern des Sees entlang spazieren. Musik erklingt von dem Lokal herüber zu unserem Zeltplatz. Die Gartenanlage ist farbenfroh umkränzt mit Illuminationslämpchen. Das muß doch wohl ein Ausflugsziel der Bessergestellten, der Diplomaten und Geschäftsleute von Ankara sein! So werden wir heute vom Säuseln der Wellen und dem Klang bekannter und fremder Weisen in den Schlaf gewiegt.

### 30. 6.

Mit einem Morgenbad beginnt der neue Tag. Etwas früher als am vorhergegangenen streben wir weiter durch ein landschaftlich sehr reizvolles Gebiet. Mit Weitblicken von den Höhen in Täler und auf ein Straßenband vor uns, das sich wieder hinaufschlängelt zu den Höhen, führt unsere Transit-Straße über Bela — einem Ort mit Industrieanlagen — nach Kayseri. Hier treffen wir zur Mittagsstunde ein. Auf einem großen Rasenplatz knien Gläubige Mohammedaner auf ihren Teppichen beim Gebet.

Im Bazar-Viertel von Kayseri wollen wir zu Mittag essen. Da wir uns mit unserer Sprache bei dem Gastwirt nicht verständigen können, gehen wir in die Küche und suchen aus geschmorten Dingen das aus, was uns nach Aussehen und Duft gefällt.

Kayseri soll eine sehr alte Stadt sein, das aus der römischen und christlichen Geschichte bekannte Caesarea. Eine alte Festung, Moscheen und sonst noch viel Altes und Sehenswertes fällt uns auf. Hier soll auch Paulus den ersten christlichen Staat gegründet haben.

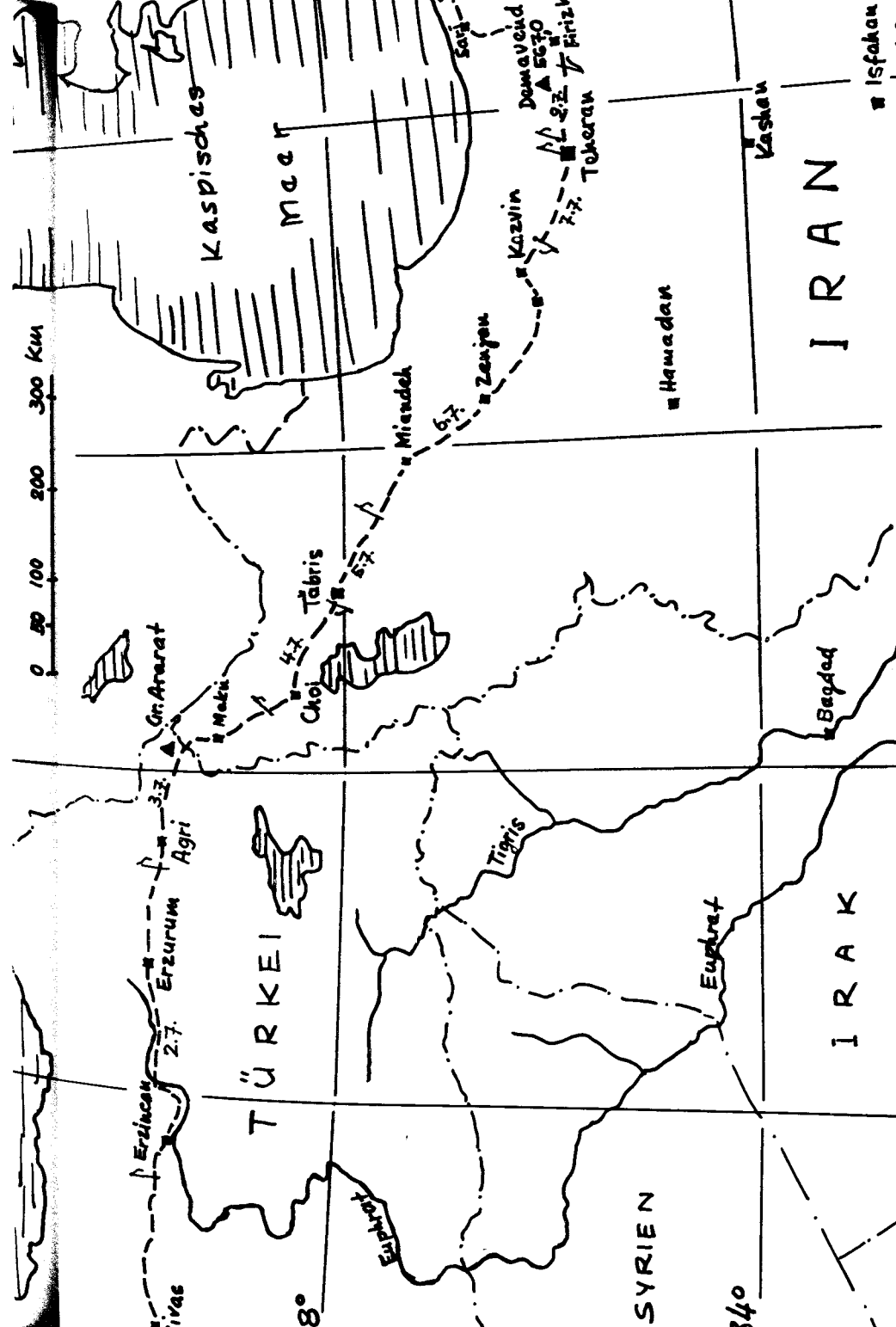
Durch hügeliges Gelände geht die Fahrt weiter. Der Staub der Straßen macht sich schon unangenehm bemerkbar. Man muß mit dem zweiten Fahrzeug in respektablem Abstand fahren. Kurz vor einem Paß und dem Ort Gemerek veranlaßt uns ein Brunnen mit zwei Steintrögen anzuhalten. „Es ist Zeit, mal wieder große Wäsche zu machen“, meinen unsere Frauen. Sie sind fleißig bemüht, unsere Hemden auf Weiß zu bringen. Wir Männer gehen daran, unseren Autos neuen Glanz zu geben. So haben wir einige Stunden zu tun. Inzwischen geht es merklich dem Abend zu. Wir fahren noch ein Stück und finden oberhalb der Eisenbahn einen erhöhten Platz zum Zelten. In der Nacht werden wir leider durch den Güterzugverkehr in unserer Ruhe gestört.

### 1. 7.

Ein alter Mann mit Naturbart besucht uns am frühen Morgen. Er interessiert sich für unsere Zelte, unsere Kocheinrichtung und findet dies alles sehr merkwürdig. Wir geben ihm Tee zu trinken. Er bedankt sich dafür unterwürfig, so als ob er andeuten wollte, dies ist ein Geschenk Allahs. Das Verhalten des Alten gibt uns doch sehr zu denken und sagt uns, wie anspruchsvoll wir im Grunde genommen sind.

Die Fahrstraße bringt uns weiter über Pässe von 1350 und 1580 m nach Sivas, einem größeren Ort, wo wir nach zwei Stunden gegen 8.30 Uhr eintreffen. Hier wird nur an unsere Fahrzeuge gedacht, und ohne großen Aufenthalt verfolgen wir unsere Transitstraße weiter. Hafik und andere Städtchen fallen uns auf durch moderne und alte Häuser, die friedlich nebeneinanderstehen. Sie sind so Sinnbild der alten und neuen Türkei.

In Zara gibt es eine große Aufregung. Ein kleiner Junge, der mit anderen Kindern auf einer Rasenfläche neben der Straße spielte, springt unvermittelt vor den Pkw und wird vom linken Vorderrad erfaßt. Da ich sehr langsam fuhr, kommt der Wagen sofort zum Stehen, so daß der Unglücksrabe nicht unter die Hinterräder gerät. Wir kümmern uns um das Kind. Viel Volk strömt zusammen und interessiert sich für diesen Zwischenfall. Die Leute sind erfreulicherweise hilfsbereit. Liesel stellt außer Hautabschürfungen und Prellungen nichts Ernstliches fest. Wir werden zum Polizeiamt gebeten und müssen unsere Personalien abgeben. Inzwischen wurde der Junge noch zum Ortsarzt gebracht, der auch den Befund gibt, daß nichts Folgeschweres zu befürchten sei. Auf dem Ortsamt lernen wir auch den Vater des Verunglückten kennen. Er entschuldigt sich für das Aufsehen, welches durch seinen Sohn entstanden ist. So dürfen wir bald weiterfahren.



Durch steile Täler müht sich die Straße bergauf, bergab. Sie ist belebt von Ziegen-, Schaf- und Rinderherden. In einem engen Steilstück sehen wir verunglückte Autos im Fluß tief unter uns liegen.

Dieser Abschnitt bringt uns recht aufregende Stunden. Wir sind froh, kurz vor dem Dunkelwerden oberhalb der Straße eine kleine Ebene zu finden, um den Tag beenden zu können und zur Ruhe zu kommen.

## 2. 7.

Schon früh um 5.40 Uhr sind wir startklar. Der Weg führt weiter durch ein enges Tal, an dessen Schluß Arbeiterzelte darauf hindeuten, daß hier die Straße in Ordnung gebracht werden soll. Der Schotterbelag läßt sich annehmbarer befahren als er aussieht. In Erzincan im Euphrat-Tal sollen unsere Fahrzeuge Benzin und Öl erhalten. Erzincan ist ein größerer Ort, eine Handels- und Industriestadt. Vierterorts entstehen neue Bauten. Kurz nach Verlassen der Tankstelle hat der Transporter wieder Reifenpanne. Wir wechseln nur das Rad, um rasch weiterzukommen, und hoffen, unterwegs Zeit und Gelegenheit zu finden, um den Reifen instandzusetzen.

Das Tal verengt sich wieder; der Euphrat führt viel Wasser. Immer höher wachsen die Berge, und bald können wir auch Schnee auf den Spitzen entdecken. Über eine neue Betonbrücke und weiter dem Euphrat aufwärts verläuft unsere Straße. Sie ist kurvenreich und nicht mehr so breit wie vor der Stadt. Der türkische Staat ist bemüht, die Transitstraße Stück für Stück in Ordnung zu bringen (vielleicht sind auch Stellen außerhalb des Landes daran interessiert). Dann öffnet sich das Tal, und der Fluß schlängelt sich durch eine weite Ebene. Hinter Findikli kurz vor Tercan haben wir ein schon lange erwartetes Erlebnis. In der Nähe des Flusses zieht eine Herde mit Kamelen flußaufwärts, gefolgt von der Jugend des Dorfes. Dieses erste Zusammentreffen mit dem „Schiff der Wüste“ ist sicherlich für Europäer eigenartig. Später im Osten wird uns ein solches Bild gewohnt, und schließlich betrachten wir die Karawanen mit den schwerbeladenen Kamelen als selbstverständlich. Hier sagt uns dieses Begegnen, daß wir wirklich im Orient sind.

Hinter Tercan (1450 m) steigt die Straße hinauf zu einem 1960 m hohen Paß in ein ödes Hochtal. In Erzurum, wo wir gegen 13.00 Uhr eintreffen, wird eine Mittagspause eingelegt. Auch in dieser Stadt herrscht reges Leben. Soldaten verschiedenster Schattierungen und Gattungen beeinflussen das bunte Bild. Wir treffen zwei Deutsche, die sich nach hier verpflichtet haben und an einem Flugplatz arbeiten. Sie sind erst einige Tage hier, können uns doch einige Tips geben, wo man nach unseren Gewohnheiten und unserem Geschmack Mittag essen kann. Ihre Empfehlung ist gut; wir finden ein großes

und helles Lokal mit europäischem Aussehen. Das Menü stellen wir uns selbst zusammen in der bewährten Weise, indem wir in die Küche gehen und die Teller nach Wunsch belegen lassen.

An einer Tankstelle kurz vor Verlassen der Stadt flicken wir noch den Reifen des Transporters und versehen die Fahrzeuge mit dem nötigen Betriebsstoff. Der Tankwart bewirtet uns ohne Aufforderung gastfreundlich mit Tee. Liesel lehnt als Kassenverantwortliche ab, wohl weil sie befürchtet, das koste was. Ich bin auch skeptisch, ob man uns mit Nichtbestelltem überfahren will. Da es aber schwül ist, so kommt mir der Trunk nicht ungelegen. Wir sind doch alle erstaunt, als nach den Schulden befragt wir von dem Tankwart die eindeutige Antwort erhalten: „Kostet nichts“. Heute ist Sonntag und viel Volk unterwegs; alle Welt interessiert sich für uns und unser Tun.

Wir fahren weiter über Pässe von stattlicher Höhe. Hinter Hedik klettern wir auf 2300 m und später sogar auf über 2500 m ü. M. Das Land ist praktisch unbewohnt. Die Erhebungen sind mehr sanfte Kuppen denn richtige alpine Berge. Zwei stolze Reiter kommen uns von der Paßhöhe entgegen, zwischen ihnen trippelt ein kleines Fohlen. Im Gegenlicht der Abendsonne reizt dieses Bild zu einer Aufnahme, und jeder von uns nimmt instinktiv die Kamera zur Hand.

Nicht weit hinter dem Paß an einem kleinen Bach in etwa 2000 m Höhe finden wir unweit der Straße einen schönen Zeltplatz.

Die Luft in der Nacht ist klar, ein Sternenhimmel spannt sich über uns in einer Reinheit, wie ich ihn selten gesehen habe. Den Abschluß des Himmelsgewölbes bilden die Zacken von Felsenburgen. Ein gewaltiges Bild, das gleichzeitig Endlichkeit und Unendlichkeit zeigt und uns Frieden und Entspannung nach dem schwülen und anstrengenden Tag bringt.

### 3. 7.

Talaus geht die Fahrt bis Agri, wo bereits um 6.00 Uhr ein lebhaftes Treiben auf der Straße vorzufinden ist. Hier tätigen wir mit dem letzten türkischen Geld die nötigen Einkäufe. Wir wünschen Vorräte zu haben, weil wir nicht wissen, ob wir uns hinter der Grenze im Iran sofort verproviantieren können. Besonderes Leben und Stimmengewirr herrscht in dem quadratischen Innenhof des Lebensmittel-Bazars. Zur Abwechslung kaufen wir etwas Fleisch ein. Die vielen Fliegen, die um den Braten schwirren, können uns nicht sehr begeistern und vorweg das Essen nicht appetitlich machen. Wir möchten das Fleisch durch den Wolf gedreht haben. Unser Verkäufer hat aber keine Maschine zur Verfügung. So müssen wir auf Empfehlung zwei Läden weitergehen und hier das Gekaufte verarbeiten lassen. Die Leute sind freundlich zu uns und helfen gern beim Er-

stehen der Dinge, wenn es Verständigungsschwierigkeiten gibt. Beim Obsthändler erhalten wir sogar Preisnachlaß, weil wir viel eingekauft haben. Mit einer Verbeugung bedankt er sich für das gute Geschäft am frühen Morgen.

Vor 8.00 Uhr bereits verlassen wir den Ort. Obwohl noch früh am Tage ist es unsympathisch warm. Die Straße führt gelegentlich an Siedlungen vorbei, sie sind wesentlich primitiver als im westlichen Teil der Türkei. Auch die Bewohner sind ärmlich gekleidet, die Kinder laufen in zerfetzten Hemden, halb nackt herum. Je näher wir an die Grenze kommen, desto armseliger sieht alles aus. Die Straße zieht das Murat-Tal hinauf; sie ist breit, doch beschottert und teilweise finden wir schon „Wellblech“ vor. Im Dunst liegen die Berge, so daß man nicht sehr weit sehen kann. Hinter Diyadin erblicken wir zum erstenmal den Ararat, der gespenstisch hinter einem Schleier mit seinem schneebedeckten Gipfel in den Himmel ragt. Beim Näherkommen klart das Bild etwas auf. Schließlich ist die genaue Form des Berges mit seinen Flanken zu erkennen. Zwischen Fuß und Spitze schwebt ein Wolkenring, gleich einem Heiligenschein. Der Gipfel glänzt mehr Fata Morgana als Wirklichkeit — scheinbar ohne Verbindung zur Erde über der ebenen, brütenden Landschaft.

Ursprünglich stand auf unserem Plan, diesen etwas über 5000 m hohen Vulkankegel zu besteigen. Als Trainingsobjekt wäre ein Aufstieg auch recht nützlich gewesen. Unser Zeitplan erlaubte aber leider nicht, einen Abstecher von etwa 3 Tagen zu machen.

An der Straße zu Füßen des großen Berges führt ein einzelnes Bauernanwesen mit der wallähnlichen Umzäunung der Felder und Weiden sein spärliches Dasein. Wir kommen mit dem Bauer ins Gespräch. Er bittet um Benzin für sein Feuerzeug. Dafür dürfen wir seine bunte Familie, die unverschleierte Frau und sieben Kinder fotografieren.

Jetzt wissen wir, daß es nicht mehr weit bis zur Landesgrenze sein kann. Die technischen Dinge deuten darauf hin. Wir sehen ein Lager mit Benzinfässern an der Straße. Zur Linken prangt auf einem felsigen Berghang — wohl gleichzeitig zur Begrüßung und Verabschiedung — groß, aus weißen Steinen ausgelegt, ein Halbmond mit Stern. Lastfahrzeuge versperren den Fahrweg.

Wir schlängeln uns zwischen den „Lastern“ hindurch, fahren durch ein Tor und stehen in einem quadratischen Hof, der an allen vier Seiten von Häusern und Mauern umgeben ist. Mitten durch den Hof verläuft ein schmiedeeiserner Zaun. Auf der einen Hofhälfte wehen die türkischen, auf der anderen Seite die persischen Flaggen. Die beiden Nachbarn haben in Eintracht eine gemeinsame Grenzstation gebaut. Eine solche Übereinkunft ist außergewöhnlich; ich habe bisher so etwas noch an keinem Grenzübergang vorgefunden. In dem

großen Innenhof herrscht reges Leben. Militärfahrzeuge, Lastwagen, Personenwagen, Militärpersonen, Polizisten und Zivilisten quirlen bunt durcheinander. Vor dem Hauptgebäude marschieren ein Posten mit Stahlhelm und Gewehr, nach genau festgelegtem Reglement, auf und ab. Die Kontrolle auf türkischem Boden geht zügig vor sich. Pässe und Carnet werden geprüft. Ein Polizist fragt nach dem Doktor, weil er Kopfschmerzen hat. Liesel schenkt ihm zwei Pillen. So ist alles schnell erledigt.

Im Zollhaus treffen wir auch einen Engländer mit bildschönem, rotem Bart, der in der Gegenrichtung durch die Türkei reisen will. Mit lebhaften Gesten berichtet er von seinen vielseitigen Jagderlebnissen, auch davon, daß er den größten Elefanten erlegt habe, der je existierte. Zum Beweis zeigt er Fotos von der Safari, seine drei Jagdgewehre und einige Beutel plombierter Munition. Die Erzählungen des Engländers sind offensichtlich so aufregend und wichtig, daß unsere Erklärung, wir wollen auf Kundfahrt zum Hindukusch fahren, unbedeutend und nichtig erscheint.

Unwillkürlich steigen beim Verlassen eines Landes Gedanken auf, die ein Vergleichen mit Bekanntem oder Erwartetem herstellen wollen. Die Türkei spiegelt eine Vielgestaltigkeit an Geschichte wieder, wie sie wohl wenige Länder vorweisen können. Spuren der Antike, die Anwesenheit der Griechen und Römer haben ebenso wie die Scharen der Religionsgründer und Kriegshorden Innerasiens an dem Gesicht der Türkei mit geformt. Starken Impuls verlieh ihr das Zeitalter Kemal-Pascha-Atatürks zu einem aufgeschlossenen, neuzeitlichen Staatsgebilde.

In dieser Richtung sollte es weitergehen. Leider haben die Regierungswechsel der letzten Jahre dieser Entwicklung — so habe ich den Eindruck — Einhalt geboten. Unsicherheit im ganzen Land sind die Kennzeichen dieser Studenten- und Militär-„Revolution“. Die Selbständigen, voran die Kaufleute, machen verständlich: „Was sollen wir unternehmen? Man weiß nie, woran man ist und wie es kommt.“ Man sieht wohl an diesem Beispiel, daß die Militärs, wenn sie regieren und der Wirtschaft befehlen, mit ihren Machtmitteln nicht immer etwas Ersprößliches leisten. Die Wirtschaft unterliegt anscheinend anderen Gesetzen. Sie muß sich selbst tragen, muß produktiv sein.

Etwas umständlicher und zeitraubender verläuft die Einlaßkontrolle im Iran. Man verhält sich sachlich freundlich zu uns, doch müssen wir viel Geduld aufwenden, um beim Lesen der Namen und Übersetzen der Texte ins Persische behilflich sein. Da wenig Schreibwerkzeug vorhanden ist, schenke ich einem Beamten meinen großen Reklamekugelschreiber, ein Werbestück der Bundespost. Das ist eine kleine Aufmerksamkeit, die sichtlich Verbindlichkeit schafft.

Nachdem alle unsere Sachen peinlichst notiert sind, werden die Pässe von einem Beamten weggetragen. In einem besonderen Raum werden sie vermutlich nach einer vorhandenen (schwarzen) Liste überprüft.

Auch hier im Iran kann Liesel schon heilend wirken. Ein Beamter hat sich einen Finger verletzt, und so zeigt er sich dankbar für ein Pflaster, das er vom Doktor erhält. Die Nummern unserer Pässe werden nochmals notiert. Von einer eingehenden, langstieligen Kontrolle des Expeditionsgutes werden wir verschont. Interesse besteht lediglich für Waffen, und damit haben wir uns nicht „belastet“. Gleichzeitig mit uns ist auch eine Gruppe englischer Studenten und Studentinnen mit Jeeps in der Grenzstelle. Wie die Aufschriften zeigen, wollen sie ins Karakorum.

Durch ein großes Tor verlassen wir den Innenhof. Wir sind in Persien, im Iran und haben einige Tage Zeit von West nach Ost quer durch dieses Land vergangener hoher Kultur zu fahren.

Bei Bazorgan ist es Zeit für eine Mittagsrast. Drohende Gewitterwolken zeigen sich. Wir spannen so schnell es geht eine Plane über unseren Mittagstisch. Es hilft nicht viel. Durch Sturmböen werden wir doch reichlich naß. Der Gewitterguß hält nicht lange an. Die Erde dampft, es riecht nach Eselpisse und verbranntem Huf. Der Sturm wirbelt den Staub auf. Unser Geschirr mitsamt dem Inhalt ist entsetzlich verschmutzt. Unter den starrenden Blicken der Dorfjugend säubern wir unseren gesamten Kram. So schnell es geht, verlassen wir diese ungnädige Stätte. Wir sind gerade beim Einsteigen in die Fahrzeuge, da spricht uns ein Student aus dem Ruhrgebiet an. Er möchte mitgenommen werden. Sein Plan ist, nicht direkt nach Teheran sondern über einen Umweg, entlang dem Kaspischen Meer, in die Hauptstadt Persiens zu kommen. So sind wir doch nicht die richtigen Transporter für ihn. Unser Studiosus Technicus hat indessen Erfolg, ein Lastwagen nimmt ihn mit. Wir treffen ihn später auf der deutschen Botschaft in Teheran, wo er uns berichtet, daß alles gut abgelaufen sei.

Talaus läuft die Straße. Rotgelbe Felsen — ähnlich der Pala in den Dolomiten — bauen sich wie Burgen in der Abendsonne auf. Ohne wesentliche Steigungen kommen wir durch dieses Gebirge. Am Ausgang liegt ein hübsches Dorf. Die Häuser stehen stabiler und größer als jenseits der Grenze in der Türkei. Viereckige, wehrturmähnliche Aufbauten sind von Lehmmauern umgeben. Weidenbäume vor den Mauern geben dem Ganzen ein besonders freundliches Aussehen. Innerhalb der Umwallungen wachsen Obstbäume, das Gemüse in dem Garten steht indessen sehr dürrig.

Die Straßenoberfläche wird zunehmend schlechter. Für kurze Zeit fahren wir durch eine ganz eigenartige rote Wüstenlandschaft. Die Straße windet sich auf und ab in dem gebirgigen Gelände zwischen großen Blöcken hindurch, die wahllos herumliegen. Sie deuten daraufhin, daß es sich um eine alte geologische Formation handeln muß, an der die Sonne und der Frost Spuren ihrer Tätigkeit hinterlassen haben.

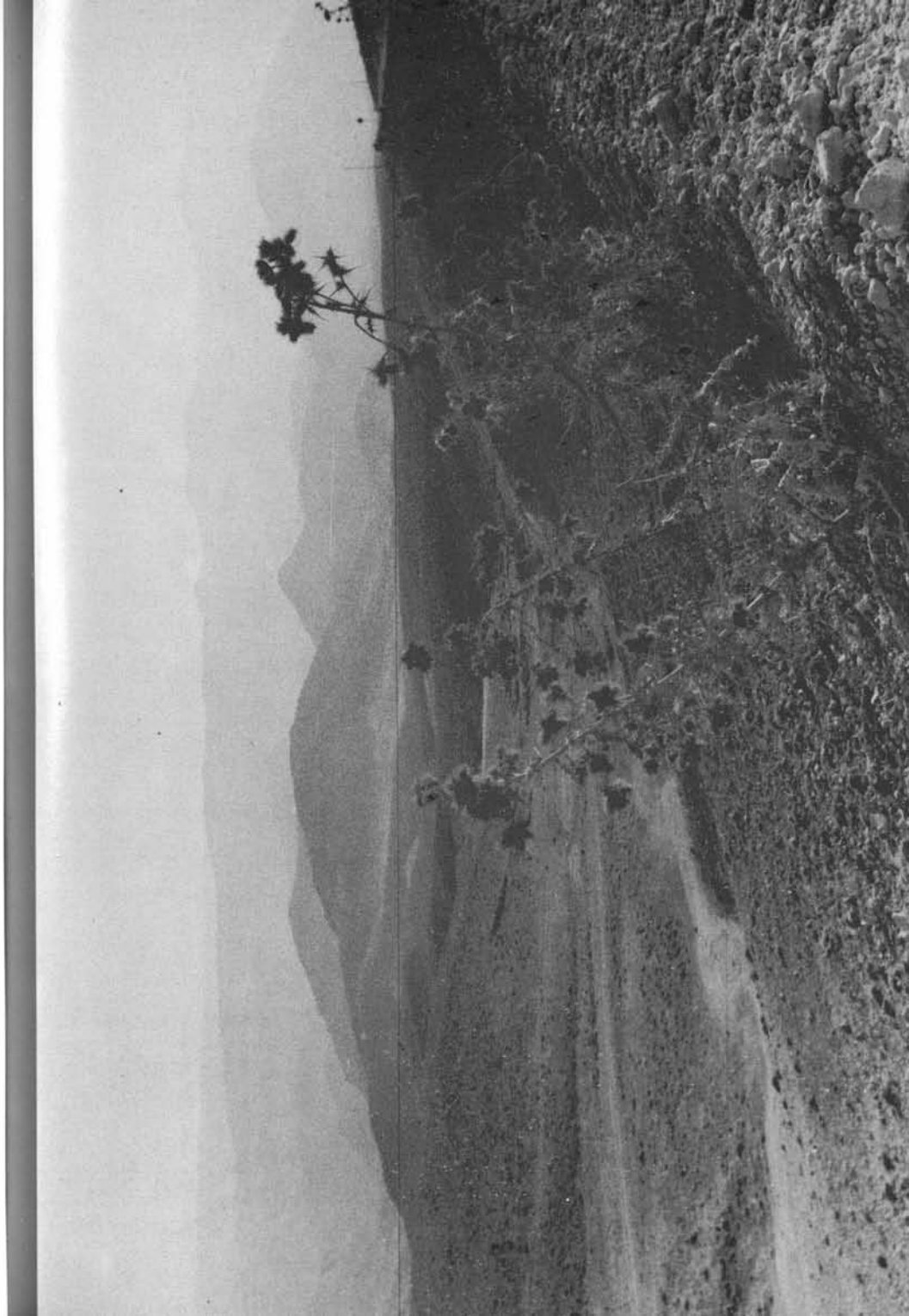
Hinter Maku weitete sich das Land. Es sind Täler ohne Wasser zu queren. Wir suchen lange nach einem geeigneten Zeltplatz. Auf einer Anhöhe neben der Straße und im Schutze einer Lehmmauer schlagen wir unsere Behausungen auf. Zum Schutze gegen den Wind und Staub werden die Fahrzeuge zusätzlich vor dem Zelteingang aufgefahren.

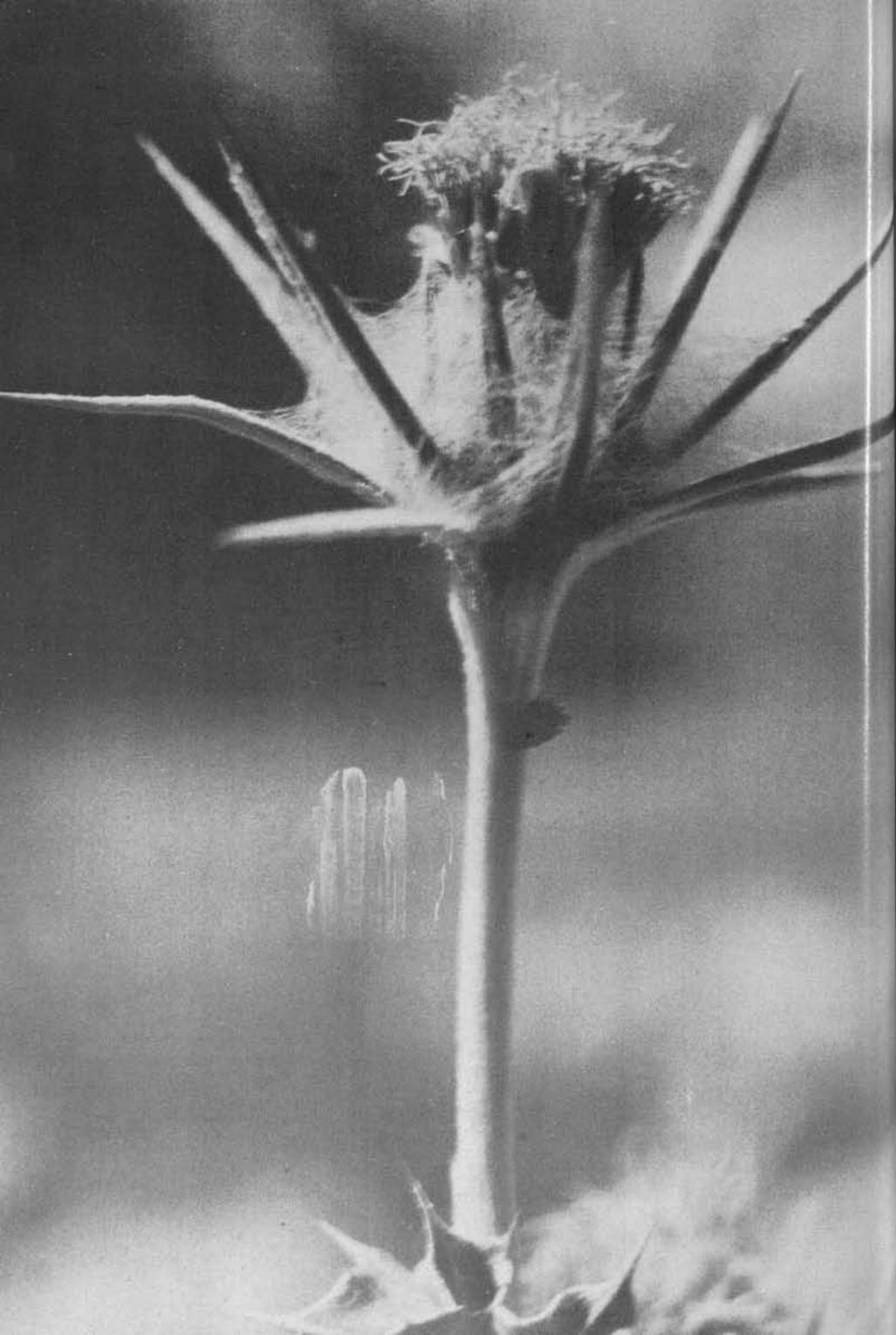
Der Abend ist recht eindrucksvoll. Von unserer Höhe aus kann man die gelegentlich vorbeifahrenden Lastwagen mit ihren Scheinwerfern verfolgen. In der Nähe jenseits des Tales muß auch ein kleiner Ort sein. Flackernde Lichter stehen dort und Laute dringen zu uns herüber. Hinter der Lehmmauer fließt ein Wässerchen. So spärlich es auch rinnt, es ist uns willkommen. Wir können uns von des Tages Schwüle abkühlen und haben Wasser für die verschiedenen Zwecke.

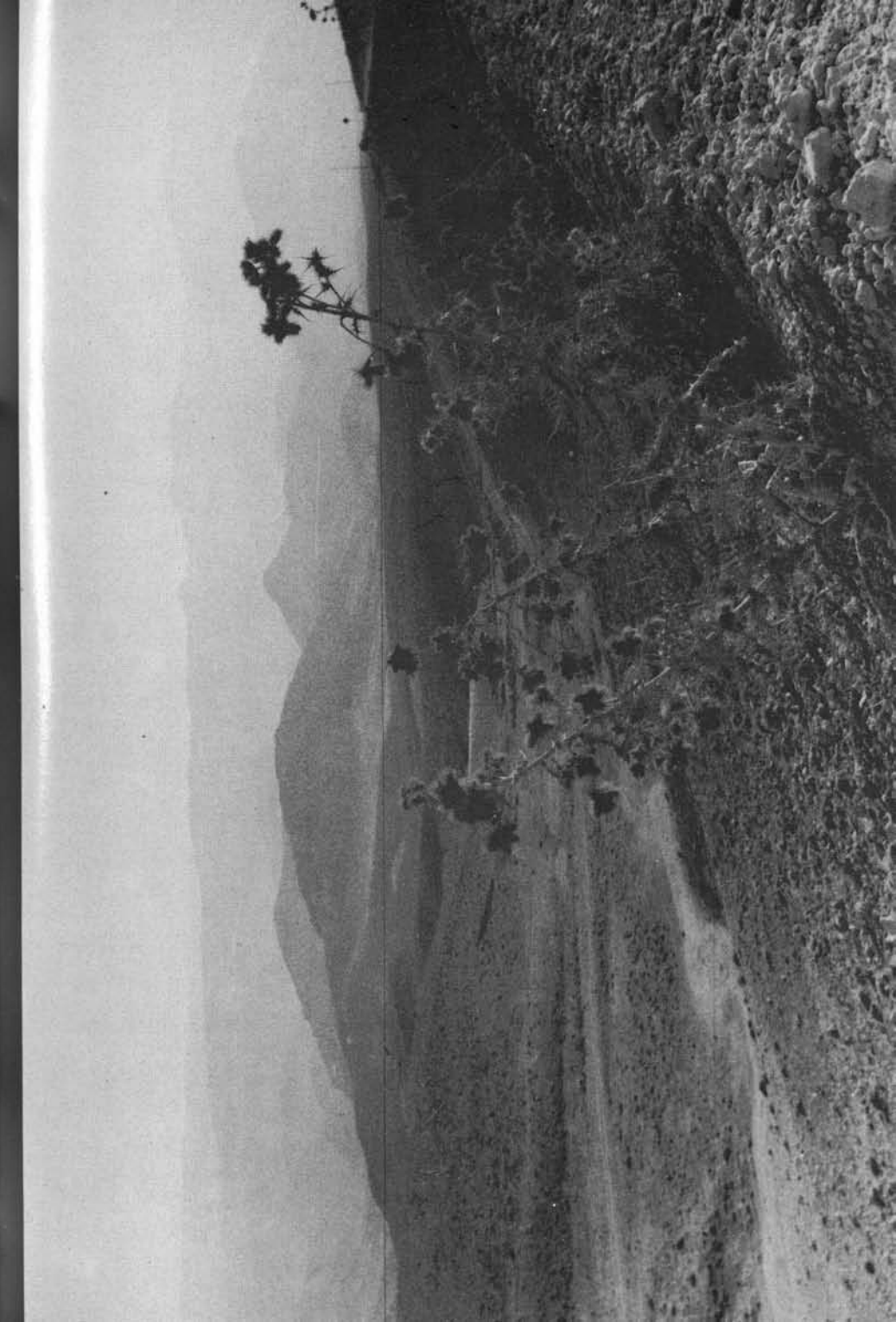
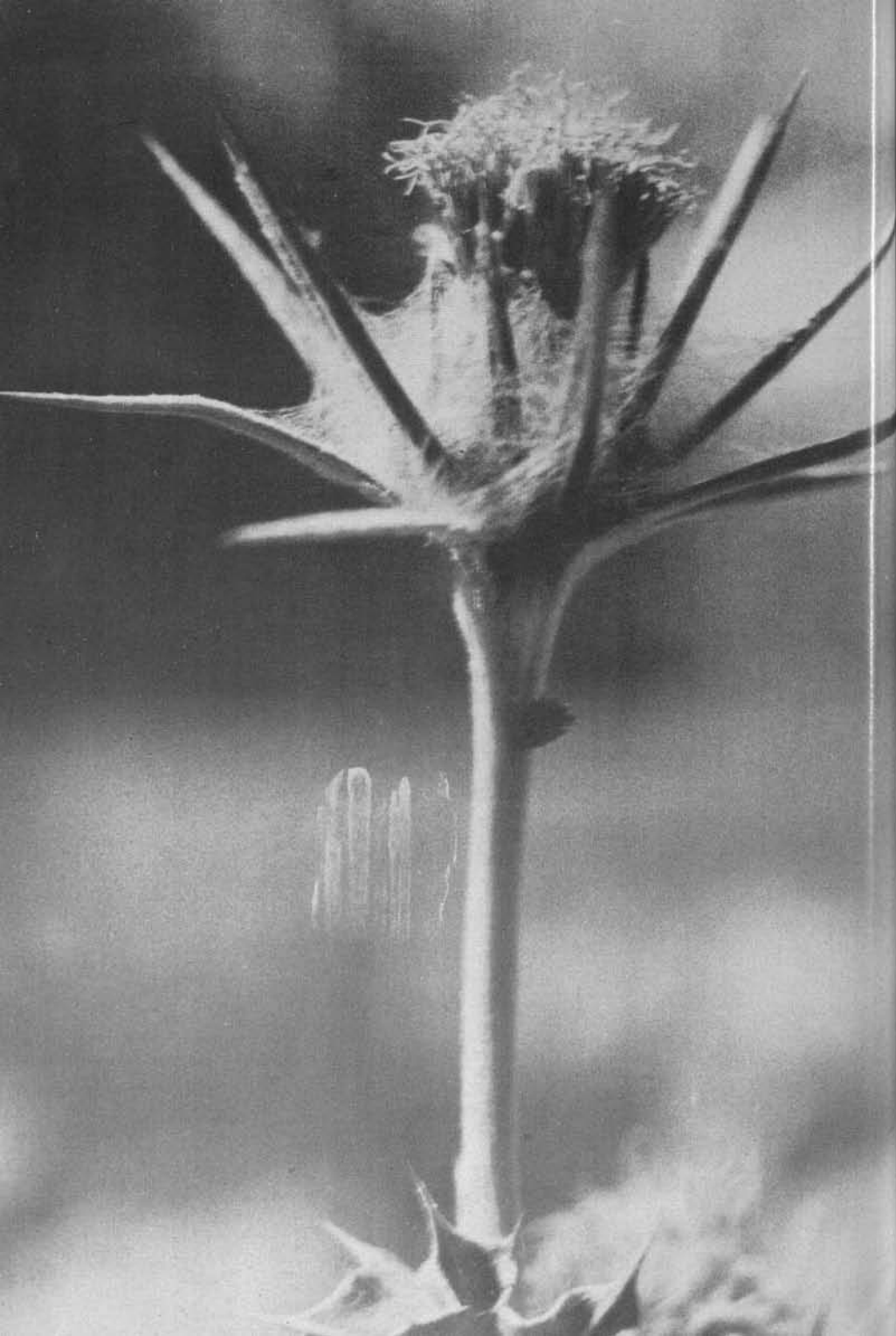
#### 4. 7.

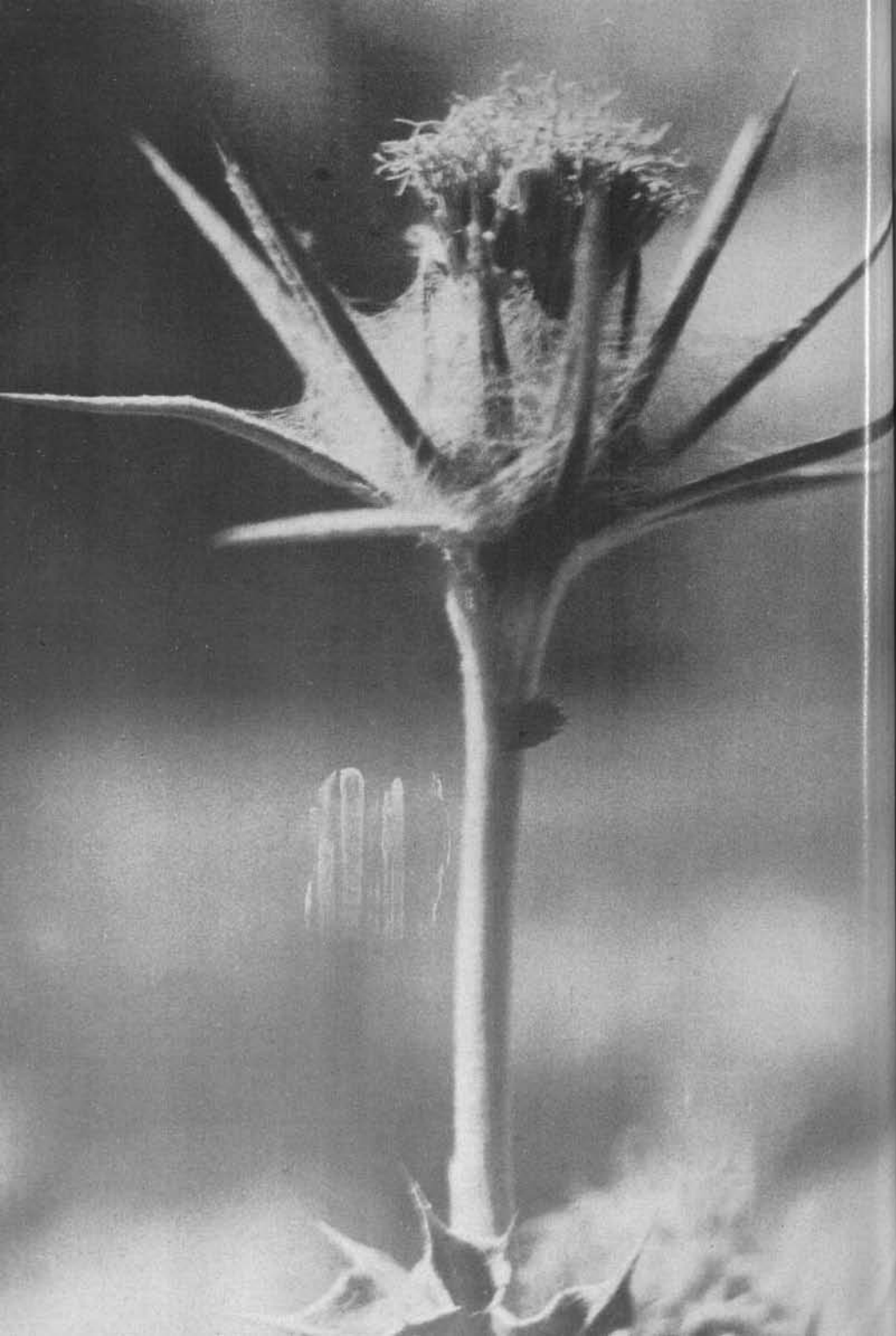
Erst im Licht des Morgens entdecken wir, daß noch eine weitere Siedlung nicht sehr entfernt von uns ist. Fünf Kamele kommen ohne Führung und Begleitung dicht an uns vorbei, als wir dabei sind, das Frühstück einzunehmen. Das ist doch eine außergewöhnliche Begrüßung. Dunstig läßt sich der Tag an, der Blick in die Ferne wird durch einen Schleier behindert. In dem gebirgigen Gelände ist weit und breit weder Baum noch Strauch zu sehen. Wir befinden uns zwar im Gebirge, doch ausgeprägte Gebirgszüge oder Berge kann man nicht feststellen.

Unser Weg führt weiter durch ein Flußtal mit kleinen, spärlichen Äckern und geringer landwirtschaftlicher Nutzung. Wieder zur Höhe empor schlängelt sich unsere Straße. Unterhalb des Passes treffen wir das Ehepaar Chr. von der deutschen Botschaft in Ankara. Sie winken, als sie die deutsche Nummer an den Fahrzeugen erkennen. Es gibt eine freudige Begrüßung, weil den beiden Hamburg und Bremen gut bekannt sind. Bald ist ein lebhafter Wort austausch, ein Erzählen über Land und Leute in Gang. Wir erfahren Einzelheiten über die Botschaft in Kabul und werden gebeten, Herrn Grüning Grüße zu bestellen. (Herr Grüning ist Kulturreferent der Botschaft in Kabul, und so haben wir mit diesen Empfehlungen dort einen guten Eingang.) Die Beiden, mit einem Volkswagen unterwegs, haben nach den Angaben des Volkswagenwerkes sich die Unterseite des Fahrzeuges schützen lassen. Sie machen die gleiche traurige Er-









fahrung wie wir: Der Motor wird so heiß, daß sie von Zeit zu Zeit anhalten müssen, um ihn auskühlen zu lassen. Sie danken für den Tip, wie wir uns geholfen haben.

Weiter führt uns der Weg durch die hügelige Wüstenlandschaft. Alles ist grau und gelb. Vereinzelt entdecken wir kleine grüne Flächen. Sie deuten auf Feuchtigkeit hin, die spärlich aus dem Boden kommt.

Kurz vor Khoy treffen wir auf ein Stück betonierte Piste. Unweit von der Straße liegen verstreut einige Ziegeleien. Khoy — ein bedeutender Ort auf der Strecke nach Täbris — erregt unsere Aufmerksamkeit durch die vielen Menschen in den Straßen. Ein bester Polizist kontrolliert unsere Pässe. Viele Radfahrer mit bunt umwickelten Radrahmen fallen auf.

Die Straße wird wieder schlecht: „Wellblech“! Da uns das Rumpeln des Transporters verdächtig vorkommt, untersuchen wir die Stoßdämpfer und wechseln auf der linken Seite beide aus. In der glühenden Sonne dauert die Reparatur etwa 2 Stunden. Beim Anfahren kracht es im linken Hinterrad. Wir suchen nach der Ursache und vermuten einen Defekt des Lagers. Da man einem Radlager von außen nichts ansehen kann, so sind wir gezwungen, die Bremskappen abzunehmen. Zu diesem Zweck muß man eine große versplintete Nabenmutter lösen. Dafür haben wir freilich kein Spezialwerkzeug zur Hand. So versuchen wir, mit Hammer und Meißel dem Mißgeschick zu Leibe zu rücken. Gewissensfrage: Links- oder Rechtsgewinde ?

Drei junge Perser in einem Mercedes-Fahrzeug halten an und wollen uns behilflich sein. Der Chauffeur meint, er sei Fahrzeugmechaniker in Teheran. Er bemüht sich, trommelt ein paarmal auf die Mutter, muß dann die Erfolgslosigkeit seiner Tätigkeit eingestehen und fährt ab. Ein persischer Offizier hält an und will uns helfen. Da er selbst von den Einzelteilen eines Autos nichts versteht, ist er bereit, uns als Dolmetscher zur Verfügung zu stehen. Trudi und Otto fahren mit nach Khoy zurück. Dort finden sie mit seiner Unterstützung und der Polizei einen Mechanikermeister, der dann mit den Beiden zu uns kommt. Inzwischen haben wir die Mutter gelöst und die Bremstrommel abgezogen, wobei uns ein amerikanischer Wehrmachtsangehöriger aus Augsburg, der ebenfalls des Weges kam, eine Abziehvorrichtung auslieh. So haben wir mit vereinten Kräften und manchem „guten Rat“ das Hinterrad demontiert. Der Helfer aus Khoy hatte es nun leicht, die Einzelteile aus der Trommel herauszunehmen. Das Krachen rührte von Befestigungsteilen der Handbremse her, die sich verständlicherweise selbständig gemacht haben.

Der Meister aus Khoy ist ein sehr vergnügter Mann. Er gibt sich viel Mühe, Trudi die persischen Zahlen und auch einige Worte beizubringen. Wohl weil sie eine charmante und gelehrige Schülerin ist,

schenkt er ihr beim Verabschieden seinen tönernen Wasserkrug. Die Arbeiten dauerten von etwa 9.00 bis 14.00 Uhr. Wir hätten viel Zeit gehabt zum Essen, aber keinem von uns schmeckt das Brot in der großen Hitze. Wir haben nur den einen Wunsch, wieder etwas Fahrtwind zu bekommen, um uns zu kühlen.

Dörfer oder Behausungen sind selten. Treten sie auf, so haben sie soviel Wasser, daß Weiden und Obstbäume wachsen können. Auch kleine Äcker mit Getreide sind vereinzelt anzutreffen. Frauen bemühen sich, die Halme einzeln herauszureißen. Das ist eine orientalische Methode des Aberntens, wie wir sie noch oft sehen. Die Flußläufe sind trocken; das Wasser fließt nur noch in künstlichen Bewässerungsgräben.

Marand heißt der nächste Ort. Hier können wir studieren, wie Leute auf unsere Anwesenheit reagieren. Auf dem Marktplatz lassen wir uns von den Straßenverkäufern Limonade an den Wagen bringen. Die Kinder, Mädchen und Jungen, gaffen neugierig in unsere Wagen. Vom Fotografieren wollen sie indessen nichts wissen. Wenn sie gar zu lästig werden, verscheuchen die Männer sie. Diese interessieren sich zum mindesten ebenso sehr für uns wie die Kinder, und wir haben den Eindruck, daß sie nur aus diesem Grunde die neugierigen Gören beiseiteschieben.

Hinter der Stadt steigt die Straße wieder an. Wir kommen ins Gebirge, fast auf 2000 m klettern wir hinauf. Im Schatten eines Hügels verspeisen wir eine in Marand gekaufte Melone. Sie erfrischt uns köstlich. In dem öden Hochtal nehmen die Berge im Abendlicht eine märchenhafte Färbung an. Der Schattenwurf gibt ihnen ein fischgrätenähnliches Aussehen.

Zur Abendstunde stehen wir vor der großen Handelsstadt Täbris. Wir überlegen, ob wir in die Stadt fahren oder vor dem Häusermeer übernachten sollen. Auf der Suche nach einem geeigneten Platz abseits der Straße etwa am Flußlauf müssen wir bald erkennen, daß es nicht leicht ist, ungestört zelten zu können. Wir folgen einem Bewässerungsgraben, der entlang einer hohen Lehmmauer läuft. Die Mauer schützt einen großen Garten. Die Anlagen darin ähneln einer auch bei uns üblichen Gärtnerei. Sie sind in regelmäßige, rechteckige Felder aufgeteilt, die von dem Hauptgraben aus nach Bedarf mit Wasser versorgt werden. Beim Durchstreifen des Geländes treffen wir drei Leute, die dabei sind, für Gurkenbeete das Wasser einzuleiten. Wir versuchen, uns mit ihnen zu verständigen, und sie deuten an, daß sie nichts dagegen haben, wenn wir im Schutze der Mauer auf den abgeernteten Getreidefeldern unsere Zelte aufschlagen. Die Fahrzeuge werden auf einem kleinen Platz davor aufgestellt, in dessen Mitte eine Lehmkate mit dicken Mauern steht. Obwohl in der Nacht einige Leute in den Gartenanlagen herumgeistern, bleiben wir doch unbelästigt.

## 5. 7.

In dem trockenen Bewässerungsgraben vor unserem Zelt frühstücken wir recht ausgiebig, denn erfahrungsgemäß ist in Städten — auch in Persien — vor 6.00 Uhr morgens nicht viel zu bestellen. Wie es so ist, wenn man Zeit hat, plaudert man über manches, was sonst unterbleibt. So unterhalten wir uns, wohl weil wir im Garten sind, über den Nährwert des Gemüses, insbesondere des Spinats. Da unsere Liesel dank ihrer wissenschaftlichen Vorbildung über den Nährwert der Speisen bestens informiert ist, so war auch von Spurenmetallen bei Spinat und von angeblich sehr hohem Gehalt an Eisen die Rede. Berni, der wohl nur halbwegs hingehört hatte, reagierte aber prompt bei dem Wort „Eisen im Spinat“ in der ihm eigenen Wesensart mit dem Bemerkten: „Das kann ja nicht angehen, ich habe noch nie einen Eisenträger im Spinat gefunden.“ Liesel, darüber verblüfft, verschluckte sich mit Tee, so daß ihr buchstäblich die Luft wegblieb. Wir hatten viel Mühe, sie wieder auf die Beine zu stellen.

Inzwischen war es auch Zeit geworden, uns stadtfrein zu machen und Täbris aufzusuchen.

Für Täbris steht manches zur Erledigung auf dem Programm. Frau W., die Bekannte von Trudi, hat einige Jahre in Täbris gelebt und nach dort noch Verbindung zu ihren Geschäftspartnern. In einem langen Brief gab sie uns viele Tips für diese Stadt und das Land. Dank dieser Unterstützung sind wir bisher gut vorangekommen. Es ist auch notwendig, die VW-Werkstatt aufzusuchen, um unseren Transporter wieder komplett und flott zu haben.

Gleich am Ortseingang finden wir die VW-Werkstatt, wo wir unseren Transporter zur Zufriedenheit repariert bekommen. Berni und ich überwachen die Arbeit. Trudi, Liesel und Otto gehen in die Stadt und suchen Herrn I., den Freund von Frau W. im Bazar auf. Sie vereinbaren mit ihm, am Nachmittag die Teppichfabrik ansehen zu dürfen. Ein englisch sprechender Schüler fungiert als Dolmetscher im Bazar. Da er diese Dienste ohne Entlohnung aus reiner Freude am Erlebnis tut, laden wir ihn zum Dank dafür zum Mittagessen ein.

Am Nachmittag suchen wir nochmals gemeinsam den großen Bazar auf, der eine besondere Sehenswürdigkeit in Täbris ist. In den hohen Gewölben der Hallen ist es angenehm kühl. In der Mitte des Gesamtkomplexes sprudelt ein Brunnen in einem quadratischen Becken. Der Teppichbazar, das Hauptstück des Bazars, ist in einem besonderen Gewölbebau untergebracht. Hier liegen riesige Stapel wertvoller Stücke auf dem Boden, und auf ihnen ruhen sich die Händler aus, wenn sie nicht gerade durch Käufer „belästigt“ werden. Sie zeigen bereitwillig mit viel Aufwand ihre Stücke und sagen noch „Danke schön“, wenn man weitergeht und nichts Geeignetes findet.

Trudi berichtet, daß sie lange Zeit nach Herrn I. suchen mußten. Er sei sehr zurückhaltend gewesen und habe wenig Deutsch verstanden. Auch die Grüße von Frau W. hätten keinen großen Eindruck auf ihn gemacht. Ein Mitarbeiter von Herrn I., der gut Deutsch spricht, ist indessen aufgeschlossener für uns. Er zeigt uns am Nachmittag die Teppichherstellung. Wir sind alle erschüttert über die eigenartige soziale Atmosphäre, die in einer solchen Fabrik herrscht. Kinder und Erwachsene aller Altersstufen sitzen oder knien auf einer Rampe vor den Teppichbahnen und knüpfen mit einer kaum faßbaren Geschwindigkeit die farbigen Querfäden in die Längsfäden. Ein Vormann, der die Verantwortung über ein Teppichgestell hat, überprüft die Ausführung nach Verwendung der Farben und Muster. Von jedem Modell werden zwei oder mehr Stücke hergestellt. Hat man einmal diese Stätten gesehen, dann ist man erstaunt, daß sich nach wochen- oder monatelanger Arbeit an einem Stück, Teppiche so billig verkaufen lassen. Oder kann man ermitteln, daß die Schaffenden fast nichts für ihre Arbeit bekommen? Die Beschäftigten sind froh — so hat man den Eindruck, trotz der schweren Arbeitsbedingungen — die Möglichkeit zu finden, Bargeld zu erhalten.

Auf der Post vertrauen wir dem Briefkasten noch einige Nachrichten für zu Hause an, und dann gegen 17.00 Uhr geht die Reise weiter in Richtung Teheran. Ein breites Flußtal mit Ortschaften und Äckern nimmt uns auf. Doch bald verengt sich das Tal und in steilen Kehren leitet die Straße hinauf zum Schebli-Paß (2200 m). Jenseits der Paßhöhe, nach etwa 50 km Fahrt, suchen wir einen Zeltplatz. Es dauert einige Zeit, denn die Transitstraße bietet kaum Möglichkeiten zum Abfahren. Wir finden ein freies, ebenes Gelände in der Nähe eines Wassergrabens, der als Viehtränke dient. Dieser ist uns, trotz der Brähe, die darin fließt, sehr willkommen. So haben wir Gelegenheit, uns von dem Staub des Tages zu säubern und uns zu erfrischen. Die Frauen machen mal wieder große Wäsche und kommen deshalb sehr spät zur Ruhe.

Ich habe etwas Sorge um unsere Zeiteinteilung und versuche, einen Terminplan aufzustellen. Danach ist vorgesehen: am 6. 7. bis Teheran (530 km), am 7./8. 7. Aufenthalt in Teheran, am 10. 7. in Mesched (850 km), am 11. 7. in Herat (iranisch-afghanische Grenze 530 km), am 13. 7. in Kandahar (640 km) und am 15. 7. in Kabul (475 km). In aller Dringlichkeit bringe ich den Kameraden diesen Plan zum Vortrag.

## 6. 7.

Durch ein hügeliges Steppen- und Wüstengelände führt nun unser Weg. Nur wenige Hütten oder Raststätten liegen an der Straße. Um 12.00 Uhr halten wir etwa bei Nichpei an für eine Mittagspause. Vor dem Ort Mianeh haben wir etwas Respekt, weil hier im Sommer eine

sehr heimtückische Zeckenart ihr Unwesen treiben soll. Liesel hat deshalb empfohlen, unter keinen Umständen in der Gegend von Mianeh zu rasten. Unterwegs haben wir auch noch einen Reifenwechsel am Transporter vorzunehmen der uns auch noch etwas aufhält. Wir haben im Laufe der Zeit gelernt, mit wenigen Handgriffen und ohne viel Aufhebens die Räder zu wechseln. Das Flickern der Reifen nehmen wir dort vor, wo es einfacher und angenehmer ist, nicht etwa in der glühenden Mittagssonne auf staubiger Straße. Zum Glück finden wir eine Quelle, eine Oase, und im Schatten der Bäume, die nur in der Nähe von Wasser gedeihen können, läßt es sich angenehmer ausruhen als im Fahrzeug oder unter einem künstlichen Sonnenschutz. Je weiter wir nun nach Osten kommen, umso mehr können wir Wasser und somit Oasenflächen feststellen. Die Dörfer an der Straße, wie z. B. Scharifabad, besitzen sogar größere Gärten. Man entdeckt neben Obst und Gemüse auch Reben. In Takestan erreichen wir die asphaltierte Straße, die von Süden kommt und nach Teheran führt. Wie erfreuen sich unsere verstaubten Gemüter, mal wieder eine richtige Straße zu sehen und drauflosfahren zu können. So kommen wir rasch voran. Doch bis Teheran ist es noch weit, und da es bereits zu dunkeln beginnt, müssen wir anhalten und einen Rastplatz suchen. Wir fahren 2 km seitab von der Hauptstraße; der Weg endet auf einem Gutshof, wo wir vor dem Gutshaus die Zelte aufschlagen dürfen. Wir werden von den Leuten gastfreundlich aufgenommen. Ein Arbeiter fährt mit mir im Auto zur Wasserstelle oberhalb des Hofes. Von den Leuten erhalten wir Sauermilch und Eier. Die Letzten von uns kommen erst um 23.30 Uhr in die Schlafsäcke. Ob das wohl gut ist, wenn wir um 3 Uhr wieder auf sein wollen, um unseren Zeitplan einhalten zu können?

## 7. 7.

Um 4 Uhr steigen wir aus unseren Zelten und legen den Sonntagsstaat an. Man hat uns gesagt, und wir haben es inzwischen auch erfahren, daß der Freitag für die Mohammedaner der Sonntag ist. So sind wir interessiert, das Leben in der großen Stadt Teheran am Sonntag kennenzulernen. Leider hat so ein freier Tag für uns aber auch den großen Nachteil, daß wir nichts besorgen und unsere Fahrzeuge, die eine Überholung notwendig haben, nicht warten lassen können. Um 7.00 Uhr stehen wir vor der VW-Werkstatt, die am Eingang zum Stadtzentrum rechts ab von der Prachtstraße zum Flugplatz sich befindet, und müssen erkennen, daß die Tore geschlossen sind. Wir fahren deshalb weiter in die City und suchen die deutsche Botschaft. Wir stehen vor den großen Toren eines Palastes (aus dem 3. Reich), wie Menschen vor oder hinter einem Löwenzwinger, und sind erstaunt, daß dies die Vertretung der politisch so wenig zu sagen habenden Bundesrepublik ist. Dagegen nehmen sich die anderen Botschaften, auch die britische, viel unauffälliger und zurückhalten-

der aus. Leider ist die Botschaft geschlossen. Ein Bediensteter, dem wir gewunken haben, reagiert negativ. Wir treffen auf dem Gang durch die Straßen einen Bauingenieur aus dem Schwabenland, der uns einige wertvolle Tips gibt und uns zur Post bringt, wo wir wenigstens Briefmarken kaufen können, um Nachricht nach Hause zu senden.

Dann fahren wir zur Schlucht von Darbant. Frau W., Trudis Bekannte, hat uns empfohlen, dort hinzugehen. Wir sind in Erwartung, was wir hier wohl antreffen würden. Ich habe mir im Geiste das Bild einer Klamm aus den bayerischen Bergen oder einer Schlucht, wie sie im Schwarzwald oder anderen Gebirgen vorkommt, vorgestellt. Schon vor dem Eingang zur Schlucht hocken an der Straße im Schatten der Bäume Familien auf ihren Decken und halten Pikknik. Sie haben ihre Tagesverpflegung mitgebracht und lassen den Strom der Kommenden mit viel Reden und Gestikulieren an sich vorbeiziehen. Die Schlucht selbst ist voll von einem tollen Volksgewühl. Auf den „Vierbeiner“-Liegestätten und den Steinen über und neben dem Wasser sind Hunderte, ja Tausende Teheraner in die Kühle, die sich durch die Bäume und das Wasser ergibt, aus dem Häusermeer der großen Stadt geflüchtet. Sicher ist es nicht nur die ärmste Schicht der Bevölkerung. Ich habe selten ein so buntes Bild einer Menschenansammlung gesehen. Wenn man bisher eine Zurückhaltung und Verschleierung der mohammedanischen Frauen auf dem Wege nach hier, in den Dörfern und Städten, beobachten konnte, so ist hier von einer Scheu nichts mehr festzustellen. An den großen Badestränden Europas geht es nicht turbulenter zu als in der Darbanter Schlucht oberhalb Teherans. Groß und Klein quirlt mit viel Spektakel durcheinander. Dazu mischt sich das Plätschern und Murmeln des Wassers. Man hat die Perser die Italiener des Orients genannt. Diese Szenerie bestätigt diesen Vergleich. Auch wir setzen uns auf Steine, die noch freigelieben sind und schlachten eine Melone. Wir mischen uns so unter das Volk. Dann kehren wir in ein schattiges Gartenlokal ein, nachdem wir die Schlucht hinaufgestiegen sind bis zur Stelle, wo keine Bäume mehr wachsen und das Volksleben aufhört, weil kein Schutz vor der unbarmherzigen Sonne mehr vorhanden ist.

Wir haben verschiedentlich versucht zu erfahren, ob Zeltmöglichkeiten in der Umgebung von Teheran bestehen. Eine brauchbare Antwort können wir aber nirgendwo erhalten. Teheran steht praktisch in der Wüste und man muß sehr weit nach außerhalb fahren, um ein nettes, ruhiges Fleckchen, etwa in der Nähe eines Wässerchens, zu finden. Auf's Geratewohl fahren wir so nach Osten, hinaus aus der Stadt und kommen an einem noch nicht ganz fertigen Vergnügungspark mit einem großen Wasserbecken vorbei. Das Wasser reizt unsere Badelustigen zum Überklettern der Planken und Absperrungen.

Ich kann sie doch noch von diesem Unfug abhalten. Oberhalb dieses Bades ist die Straße durch die Berge gebaut, d. h., man hat wohl mit großen Maschinen einen Einschnitt in das lose Gestein durch das Gebirge gehobelt, ohne Kehren, gradlinig wie zu Napoleons Zeiten. So kann man schon aus großer Entfernung die Autos durch ihre Staubwolke erkennen. Im Schatten eines Bergeinschnittes halten wir an und überlegen, wohin wir wohl steuern sollen. Da der Abend nahe ist und die Zeit drängt, so fahren wir die Straße weiter in Richtung Elburs-Gebirge. Wir kommen zu einer Anhöhe. Hinter einem Hügel, gegen Sicht von der Straße geschützt, entschließen wir uns zu bleiben. Auf einem einige Zentimeter dicken Staubmüll legen wir unsere Sonnenplanen aus und haben so eine weiche Unterlage. In der Nacht blitzen allerwärts Scheinwerfer auf und fingern ins Dunkel. Es herrscht ein reger Autoverkehr. Wie wir feststellen können, liegt unser Platz in der Mitte einer Wegegabelung. Wir haben Bedenken, man könnte uns mit den Scheinwerfern ausmachen. Wir befinden uns aber doch wohl außerhalb der Richtwinkel. Einige Fahrzeuge halten auch in unserer Nähe. Soweit man dem Gesang und dem lauten Reden entnehmen kann, sind es meist junge Leute, die von einem Sonntagsausflug kommen und den Rest des Tages noch außerhalb des Häusermeeres auskosten wollen. In Teheran muß es erstaunlich viel Autos geben. Diese Annahme finden wir auch an den nächsten Tagen, wenn wir kreuz und quer durch die Stadt fahren, bestätigt.

#### 8. 7.

Am Morgen führt uns der erste Gang wieder zur VW-Werkstatt. Zu unserer Freude können wir mit zwei Deutschen verhandeln. Als Touristen haben wir den Vorteil, sofort bedient zu werden, sonst würden wir einige Tage auf die Inspektion der Fahrzeuge warten müssen. Berni bleibt bei den Autos, Trudi, Liesel und Otto gehen zu Besorgungen in die Stadt, nachdem sie auf der deutschen Botschaft die Post für uns abgeholt haben. Ich selbst habe einige geschäftliche Dinge zu erledigen. Um die Mittagsstunde treffen wir uns verabredungsgemäß in der VW-Werkstatt. Unsere Fahrzeuge sind noch nicht fertig. So halten wir gemeinsame Mittagsrast auf einer Bank im Kundenraum mit Cornflakes und Obst.

Bei meinen Besuchen habe ich auch Herrn Sch.-H. kennengelernt, der uns später ermöglichte, in seinem großen, fürstlichen Garten die Zelte aufzuschlagen. So sind wir alle erfreut und sehr erleichtert, nicht wieder hinaus in die Ungewißheit und staubige Umgebung von Teheran fahren zu müssen.

Auf der deutschen Botschaft erhalten wir durch einen Sekretär ein Empfehlungsschreiben an die Wächter des Pfauenthrons. Es gehört wohl dazu, wenn man in Teheran ist, auch diesen Palast gesehen haben zu müssen. Es war mir möglich, schon so manches Schloß und

manchen repräsentativen Raum kennenzulernen. Der Pfauenthron stellt doch vieles Gesehene in den Schatten. Die Pracht an wunderbaren Teppichen und Porzellan, an Edelsteinen und Geschliffenem, an Mosaiken und sonstigen Einlegewerken sieht man selten. Einzelstücke finden sich auch andernorts; die Fülle, die hier für den Thronsaal des Schahs zusammengetragen wurde, ist sicher selten. Es ist Inbegriff orientalischer Pracht. Ebenso versetzen uns die Außenanlagen des Palastes in Erstaunen.

Durch das Schauen, Plaudern und Bewundern vergeht der Nachmittag. Es ist höchste Zeit, daß wir uns um unseren Gastgeber kümmern. Herr Sch.-H. hat uns zwar die Straße und auch nähere Einzelheiten der „Old-Sherman“ angegeben, doch die Beschreibungen passen nirgendwo so recht zu dem, was wir sehen. So fahren wir die lange Straße rauf und runter, ohne das gefragte Haus zu entdecken. Sie befinden sich doch alle hinter hohen sichtschützenden Mauern. Die verabredete Treffzeit ist längst überschritten. Da geht Sch.-H. auf die Suche nach uns. Seine Kinder haben wohl unsere weißen Fahrzeuge zuerst entdeckt, und so fängt er uns hilflos Verirrte ein.

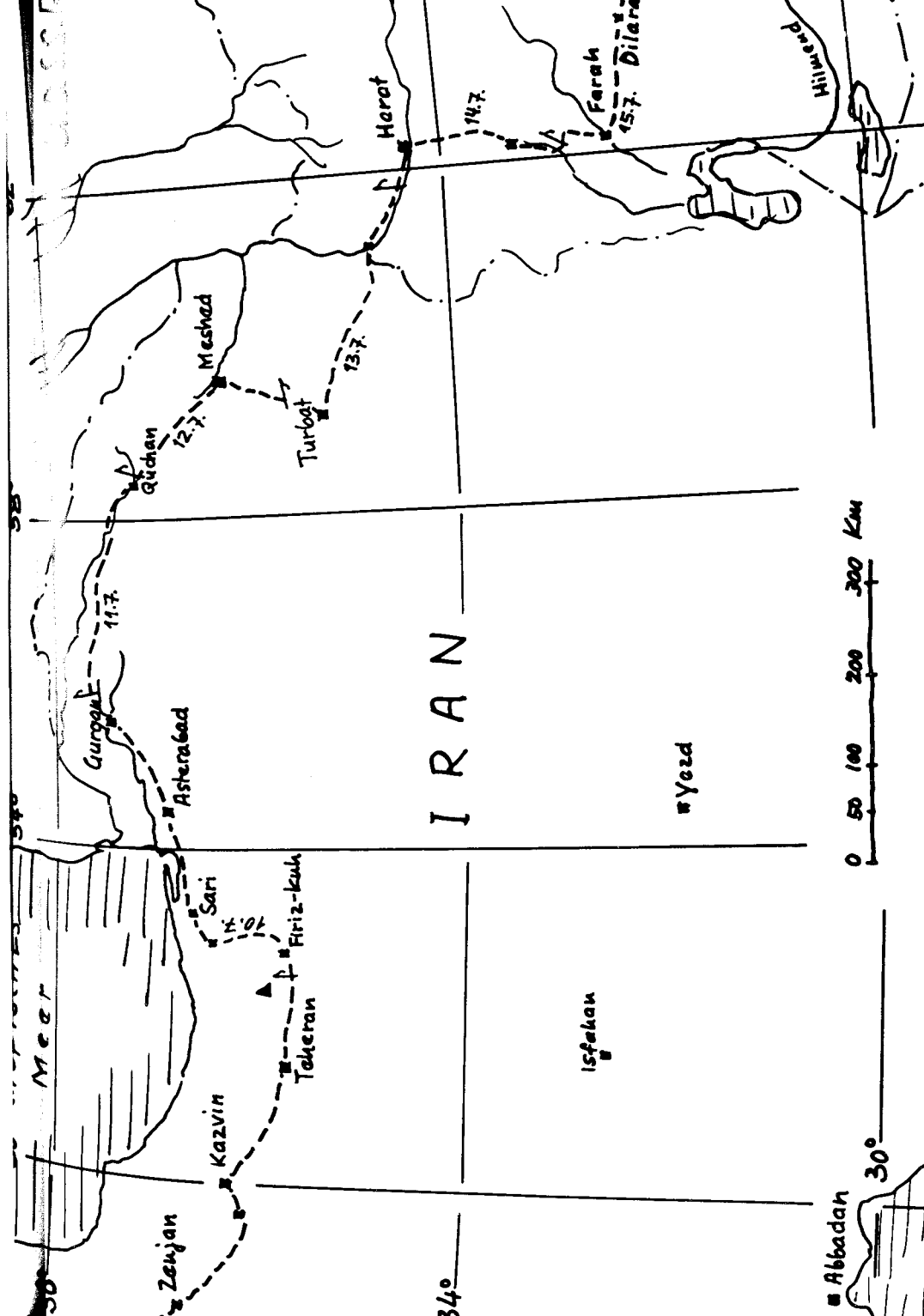
Unerwartet nett werden wir empfangen. Der Zufall will es, daß Frau Sch.-H. aus der Umgebung von Bremen stammt und der Hausherr selbst einige Jahre in Bremen tätig war. So gibt es ein Wiedersehen mit manchem Bekanntem. In feucht-fröhlicher Unterhaltung erleben wir einen köstlichen, langen Abend unter den Blättern der Parkbäume. Der Alkohol und die Anstrengungen der vergangenen Tage machen uns schließlich sehr zu schaffen, so daß einer nach dem anderen kapituliert.

#### 9. 7.

Wir schlafen alle bleiern schwer und gut in dem „Bajaderensaal“ des Gastgebers. Leider ist die Nacht nicht lang genug. An diesem Tage werden wir schnell munter, denn wir haben die seltene Möglichkeit, vom Schlafsack aus mit einigen Sätzen ins kühle Bad vor dem Haus zu stürzen. Wenn die Angaben des Hausherrn stimmen, dann wird das Wasser aus einem der tiefsten Brunnen Teherans heraufgepumpt. Es ist ja auch selten klar und frisch.

Für den Vormittag sind wir einzeln in einen festgelegten Plan eingespannt. Berni und Trudi gehen zur Bank, zur Botschaft und dann zur VW-Werkstatt, um die restlichen Arbeiten an den Fahrzeugen ausführen zu lassen und zu überwachen. Ich selbst bin um 8.00 Uhr für einen Vortrag verdingt. Anschließend findet noch eine gemeinsame Aussprache statt, so daß ich erst um 15.00 Uhr mit den anderen bei Familie Sch.-H. zusammentreffe.

Von einem Ingenieur aus Mesched erfahre ich, daß die direkte Straße, d. h. die Transitstraße zur Grenze nicht sehr gut und landschaftlich



reizlos sei. Er empfiehlt vielmehr, nördlich über das Kaspische Meer zu fahren. Die Strecke ist zwar etwas länger, bietet aber mehr Abwechslung und außerdem dürfte sie nicht viel mehr Zeit kosten.

Um 17.00 Uhr sind wir nun startklar und verabschieden uns von unserer gastfreundlichen Familie, der wir einen unerwarteten und überaus angenehmen Aufenthalt zu verdanken haben.

In gleicher Richtung wie am ersten Tag fahren wir gen Osten durch eine staubige und öde Gegend. Vom Garten unseres Quartiers in Teheran aus kann man bei gutem Wetter den höchsten Berg des Elburs-Gebirges, den Damavand, ausmachen. Wir hofften, unterwegs noch mehrfach den 5650 m hohen Berg zu sehen. Leider ist dies nicht möglich, denn die hohen Vorberge verdecken des König des Gebirges. Es gibt wohl eine Straße, die am Fuß des Berges vorbeiführt. Wir können diese aber ohne Zeitverlust nicht benutzen, sondern müssen bei Rūde-Han in östlicher Richtung abzweigen. Es sind uns schöne Ausblicke in die Täler und auf Hügelketten des Gebirges gegönnt. Leider gehen die Tage immer viel zu früh zur Neige. So müssen wir auch heute wieder im Dunkeln einen Zeltplatz suchen, dazu ohne Wasser und ohne Schutz gegen den Wind. Das Kaspische Meer, unser erwartetes Tagesziel, haben wir nicht mehr erreichen können.

10. 7.

Kurz vor 6.00 Uhr verlassen wir unseren Zeltplatz bei Saidabad. Über den Guduk-Paß (2018 m) kommen wir in die Gegend des Kaspischen Meeres. Unser Wunsch, dort vielleicht baden zu können, geht nicht in Erfüllung. Wir bekommen das Meer kaum zu sehen. Das Südufer ist sehr flach, versumpft und das hohe Schilf im Wege, so daß man nicht sehr weit schauen kann. Unterwegs zeigt sich bei Otto und mir eine Magen- und Darminfektion: die „Teheranitis“, wie lakonisch unser Gastgeber in Teheran diese Erscheinung zu bezeichnen pflegte.

Die Mittagsrast halten wir in der Nähe einer Quelle nicht weit von der Straße entfernt. Auch hier dachten wir, von dem hügeligen Gelände aus das große Wasser erblicken zu können. Aber Dunst wehrt den Blick in die Ferne. So können wir das Meer nur ahnen. Vielleicht ist dies gut so, sonst wären wir noch versucht worden, einen längeren Marsch bis ans Wasser zu unternehmen. An der Quelle, die unter Steinen lustig heraussprudelt, bildet sich ein Teich, der uns erlaubt, alles, was notwendig ist, zu waschen. Zum Schutze gegen die intensiven und unbarmherzigen Sonnenstrahlen spannen wir ein Überzelt auf. Es dauert nicht lange, da erscheinen auch einige Leute und zum Schluß fährt ein Lastwagen vor, der an der Quelle gewaschen wird. Er hat es auch dringend nötig. So ist es um die Einsamkeit unseres Plätzchens geschehen. Nach einer Pause von

nahezu 5 Stunden muß die Fahrt unbedingt weitergehen. In zunehmendem Maße können wir Vegetation, Baumgruppen und Felder feststellen. Der Ingenieur aus Meshed hatte also doch recht, daß die Fahrt entlang des Kaspischen Meeres landschaftliche Abwechslung bietet. Auf den Feldern werden großblättrige Pflanzen angebaut. Trudi meint, daß es Paprika sein könnte. Außerdem sehen wir Tabak, Melonen und natürlich Getreidefelder, die bereits abgeerntet sind.

Gegen Abend kommen wir nach Bendar Gaz. Hier verläßt die Straße wieder das Südufer des Kaspischen Meeres und läuft streng nach Osten. Hinter einem Eichenwäldchen entdecken wir Rauchfahnen am Himmel. Beim Näherkommen sehen wir, daß die Felder in Flammen stehen. Eine Feuerwalze bewegt sich langsam unter Entwicklung von heißem Rauch über das weite, ebene Land. Vermutlich werden die Getreidestoppeln abgebrannt, um das Urkraut zu vernichten. Vielleicht soll auch das verbrannte Stroh als Düngemittel dienen. Weite Strecken fahren wir nun durch brennende Felder. Es ist ein ganz eigenartiger Anblick zur späten Tagesstunde. Da es Abend wird, so kommen wir in Bedrängnis, einen Zeltplatz zu finden. Hier im Bereich des Feuers geht das nicht. Auch haben wir keine Lust, den Qualm die Nacht über einzuatmen, der sich durch den Wind auf weiten Umkreis verteilt.

Bei Gurgan haben wir zu allem Überfluß eine Reifenpanne. Wir müssen einen Wechsel vornehmen. So wird es inzwischen dunkel, und wir kommen in Not, einen geeigneten Platz für die Nacht zu finden. Fahren, fahren, heißt nun die Losung, in der stillen Hoffnung, bald einen geeigneten Platz zu entdecken. Schließlich findet sich die Möglichkeit, von der Straße abzufahren und uns auf einem abgeernteten Getreidefeld im Windschutz unserer Fahrzeuge zur Nacht auf die Luftmatratzen zu betten und mit Zeltplanen zuzudecken.

#### 11. 7.

In der Nacht fängt es an zu regnen. Wir flüchten in die Fahrzeuge, Trudi ins Führerhaus des Transporters, Liesel in den VW und die Männer in das Innere des Transporters. So haben wir wenigstens noch etwas Ruhe; zu einem richtigen Schlafen kommen wir indessen nicht mehr. Um 4.30 Uhr brechen wir auf. Weiter geht die Fahrt entlang dem Lande der Turkmenen.

Wir entdecken ein eigenartiges Dorf um einen Hügel. Auf der Kuppe steht ein größeres Haus auf Pfählen. Die Wohnräume der übrigen Häuser sind zum Teil in den Hang gehöhlt, die Eingänge mit Schilf überdeckt. So paßt sich dieser Wohnhügel gut der Landschaft an. Die Hütte auf der Kuppe könnte ein Ausguck sein, von dem man sicher-

lich die Umgebung gut einsehen kann. Die Leute, welche wir sehen können, sind bunt gekleidet. Die Frauen bevorzugen rot, sie sind auch nicht so streng verschleiert, wie wir es in anderen Dörfern beobachtet haben.

Am frühen Vormittag erreichen wir den Gorgan-Fluß hinter Gunbad-i-Kawus (Gunbad Zarusse). An einer kleinen Brücke halten wir an und freuen uns, mal wieder schönes klares Wasser zum Baden genießen zu können. Dazu spenden die großen Bäume des Wäldchens einen langersehnten Schatten.

Bis Tang-i-Reh folgen wir dem Tal des Gorgan-Flusses, verlassen es kurze Zeit, um es wieder bei Dasht zu erreichen. Die Waldzone ist hier nun leider zu Ende und ein plötzlicher Übergang in eine Art Steppe mit kärglicher Vegetation folgt. Im Chaman-i-Bid (Stamabil) haben wir das Glück, an der Straße ein Haus zu finden, in dem wir unsere Benzinvorräte ergänzen können. Ein Wachtposten hatte uns diese Stelle genannt. Wir erstehen einige versiegelte Kanister mit 18 Liter Inhalt und haben so die Gewähr, reines Benzin zu erhalten. Von den Männern der Tankstelle werden wir zum Tee eingeladen und dürfen auf den Pritschen mit schönen Perser-Teppichen in dem schönsten und wohl kühlestem Raum des Hauses Platz nehmen.

Viel zu früh müssen wir nun wieder in die große Hitze des Hochtales. Gegen Abend erreichen wir Quchan. Hinter dem Ort haben wir auf einem freien Feld neben einem Wassergraben unsere Zelte aufgeschlagen. Da es dunkel war, so haben wir nicht beobachtet, daß niedrige Disteln im Sande wachsen. Wir pumpen unsere Luftmatratzen auf und müssen mit Schrecken in der Nacht feststellen, daß fast alle Luft verlieren. Bei Licht am Morgen entdecken wir den Schaden. Später haben wir versucht, die eine oder andere noch zu reparieren; zwei haben aber so viele Löcher, daß es aussichtslos ist, sie wieder ganz in Ordnung zu bringen. Vorsorglich haben wir noch Reserve-Luftmatratzen mitgenommen. Ärgerlich ist es doch, uns von unseren bequemsten Matratzen trennen zu müssen.

#### 12. 7.

Unser Tagesziel heißt Meshed. Die Sonne geht trüb auf, und es ist sehr schwül. Hirten treiben ihre Schafe und Ziegen an unseren Zelten vorbei. Auch stolze Reiter galoppieren nach Quchan. Die Straße nach Meshed bessert sich, das letzte Stück ist sogar asphaltiert. Im Weichbild der Stadt lagern in Zelten bereits große Pilgerscharen. Sie wollen zur großen Moschee, zum Heiligtum der Schiiten. Wie wir später erfahren, sind wir gerade am Ramadan, dem Fastenmonat, zu diesem Wallfahrtsort gekommen. Im Schutze unserer Fahrzeuge machen wir uns stadtfrein, werden aber doch von Zaungästen belästigt. Auf der breiten Straße, die nun in die Stadt führt, herrscht schon reges Leben und Treiben.

In Teheran hat man uns empfohlen, wenn wir nach Meshed kommen, den deutschen Konsul, Herrn Kunze, aufzusuchen. Dort könnten wir sicherlich Näheres über den Weiterweg nach Afghanistan erfahren. Da wir auch zur VW-Werkstatt wollen, um unsere Wagen durchsehen und warten zu lassen, so ist der erste Weg zum Vertreter der Deutschen. Wir kennen seine Anschrift nicht und haben keine Ahnung vom Stadtplan; so versuchen wir unser Heil bei den Passanten. Schließlich gehen Trudi und ich in ein großes, stattliches Gebäude und fragen nach einer Person, die Deutsch oder Englisch sprechen kann. Wir befinden uns auf der Direktion der Wasserwerke und treffen auch einen freundlichen Chef an. Er ist gerade bei einer Lagebesprechung, als wir durch den Vorhang eintreten. Unsere Wünsche anhörend ergreift er sofort die Initiative und gibt uns einen Englisch sprechenden Mitarbeiter zur Erledigung unserer Anliegen mit. Bei der Unterhaltung erfahren wir auch von dem Leiter des Wasserwerkes, daß er vor einiger Zeit in Deutschland war und dort gut aufgenommen worden ist. Das ist ein günstiges Omen für uns. Sein Sekretär fährt mit zum deutschen Konsul, der Technischer Leiter einer Weberei in Meshed ist. Dort treffen wir Herrn Dr. Wegener, welcher gerade auf dem Wege nach Deutschland ist, lange Zeit mit seiner Familie in Afghanistan lebte und in Gulbahar bei Kabul ein Krankenhaus eingerichtet hat.

Was für ein glücklicher Zufall; wir können vieles über die Verhältnisse in Kabul, über Leute, an die wir uns wenden, und auch über Gulbahar erfahren. Er sagt uns, daß Architekt Leo Müller noch einige Zeit in Gulbahar sein werde, sich aber mit der Absicht trage, auf eine längere Urlaubsreise nach Deutschland zu gehen. Herrn Müllers Rat wollen wir deshalb gern in Anspruch nehmen, weil er passionierter Bergsteiger ist und, soweit uns bekannt, auch einige Unternehmungen im Hindukusch durchführte. Zumindest hoffen wir, durch ihn etwas über das Mieten von Tragtieren zu erfahren. Liesel profitiert sehr viel von der Unterhaltung mit dem Arzt Dr. Wegener für Aufgabe um unser Wohl.

Unser persischer Helfer bringt uns zu einer Werkstatt, in der beide Fahrzeuge gründlich gereinigt und mit den nötigen Betriebsmitteln, Öl und Fett versorgt werden. Meine „Teheranitis“ bereitet mir zunehmend Kummer, so daß ich selbst von dem Aufenthalt in Meshed nicht viel in mich aufnehmen kann.

Nach dem Mittagessen in einem schattigen Gartenlokal starten wir zu einer Rundfahrt, um noch einen Blick in diese recht persönliche Stadt zu tun. Es reizt zwar, auch die Moschee zu besuchen, doch davon hat man uns allgemein abgeraten. Im Fastenmonat zeigen die strengen Mohammedaner für Andersgläubige wenig Verständnis, und es sei schon oft vorgekommen, daß sich Streitereien mit Tätlichkeiten entwickelt haben. So fahren wir im Auto um den Moscheen-

komplex und gewinnen hierbei schon den Eindruck, daß das Heiligtum der Schiiten ein großartiges Denkmal sein muß. Auch die Läden um die Moschee erscheinen uns außergewöhnlich.

Um 16.00 Uhr verlassen wir Meshed und können auf anfänglich guten Straßen weiter, in Richtung der afghanischen Grenze kommen. Nach einigen Kilometern wird die Straße leider wieder schmal und führt in die Wüste. Vereinzelt nur liegen noch Siedlungen am Wege. Die Felder sehen sehr trocken aus; die Regenarmut des Sommers macht sich bereits stark bemerkbar. Beim Dunkelwerden finden wir einen Rastplatz neben der Straße. Wir dachten, hier allein zu sein. Aber kaum haben wir unsere Sachen ausgepackt, da ist auch schon ein Zuschauer da. Später kommen noch zwei junge Leute, die sich viel Mühe geben, sich mit uns zu unterhalten. Der eine von ihnen spricht recht gut Englisch. Wir erfahren, daß er die Sprache auf der Schule gelernt hat und im Sommer während seiner Militärzeit auf dem Lande Dienst tut. Er will uns von dem nächsten Ort Nahrungsmittel beschaffen und kommt nach etwa einer Stunde begleitet von seinem Freund wieder mit einem großen Topf saurer Milch, Brot und Zwiebeln zurück. Wir revanchieren uns mit Tee. Mit den beiden haben wir noch eine recht lebhafte Unterhaltung zu nächtllicher Stunde. Wenngleich die Verständigung schwierig ist, so können wir doch manches über das Leben in den Dörfern erfahren.

### 13. 7.

Zum Auftakt am frühen Morgen müssen wir eine Reifenpanne beheben. Gegen 8.00 Uhr erreichen wir Turbat-i-Shaik Jam. Hier treffen wie an einem Sternpunkt viele Karawanenstraßen zusammen. Wir ergänzen unseren Vorrat an Benzin und kaufen Obst ein.

Unklar ist uns der Weiterweg zur Grenze, denn aus den uns zur Verfügung stehenden englischen Karten ist dieser nicht eindeutig zu ersehen. Von dem kleinen Ort Kadez geht nun nicht mehr, wie eingezeichnet und vermutet, die Route geradeaus in Richtung Islam Qala, dem afghanischen Grenzort, sondern nach Süden zu dem 8 km entfernten Taiabad. Hier erfolgt die Grenzabfertigung von Personen und Gütern. Man zeigt uns die Zollstation. Durch eine Toreinfahrt kommt man in einen größeren Innenhof, und von hier aus sind die Diensträume der Station zu betreten. Die Beamten empfangen uns sachlich höflich, ohne überschwengliche Begeisterung für unser Kommen zu zeigen, obwohl wir die Einzigen sind, die den Iran verlassen wollen. In einem riesigen Buch wird Spalte für Spalte gemäß unseren Warenpapieren ausgefüllt. Dann soll noch die Personenkontrolle stattfinden. Dafür ist ein Offizier der Miliz zuständig. Ein Kurier bringt die Pässe dorthin. Da eine lange Zeit vergeht, in der sich nichts Entscheidendes tut, fragen wir, wie lange es wohl noch dauern wird, bis wir weiterreisen können. Ein Beamter deutet uns

an, daß wir auch gern hingehen können, um die Pässe selbst abzuholen. Ein Bote bringt uns radfahrend zur Militärstation. Wir wollen hinein in das Gebäude. Aber Trudi bringt den Posten durch ihr Erscheinen als Frau offensichtlich ganz außer Fassung. Er deutet uns mit strenger Miene und Griff an sein Gewehr an, daß dies unter keinen Umständen erlaubt sei. Wie kann auch eine Frau es wagen, in das Reich muselmanischer Männer einzudringen? Immerhin können wir hier wenigstens in Erfahrung bringen, daß der Kommandant zum Mittagessen gegangen ist, und es sei jetzt nicht möglich, unsere Pässe zu bekommen. So müssen wir noch zwei lange Stunden warten, bis es dem Kommandanten beliebt, von seiner Mittagspause erholt, seine Tätigkeit wieder aufzunehmen. Inzwischen haben wir es uns in dem großen Hof der Zollstation gemütlich gemacht, ein Mittagessen gekocht und Vorbereitungen für den Weiterweg getroffen.

Endlich gegen 14.30 Uhr können wir weiterfahren. Aus der Karte ist nun zu entnehmen, daß wohl ein Niemandsland von etwa 30 km vor uns sein muß, bis wir zur afghanischen Grenzstation kommen. Unsere Sandpiste läuft durch leicht hügeliges Gelände. Wir erkennen bald, daß es nicht ratsam ist, von dem festgefahrenen Teil der Straße abzukommen, denn sonst würden wir mit unseren Fahrzeugen im losen Sande steckenbleiben. Nach einiger Zeit stoßen wir auf ein Hindernis; ein quer über unserer Trasse liegender ausgebrannter Lastwagen sperrt den Weg. Was tun? Wir müssen nun doch den festen Boden verlassen und in einem Bogen um das Hindernis herum. Da schon andere Fahrzeuge vor uns den Boden etwas festgefahren haben, so geht es mit dem Pkw erfreulicherweise gut. Nun kommt der schwere Transporter an die Reihe. Ich denke an die Empfehlung eines Bekannten: „Im Sande fahren, ist ganz einfach, man muß nur immer dafür sorgen, daß der Wagen nicht stehen bleibt.“ Das ist ein wohlloblicher Grundsatz. Also toi, toi, toi! Und in der Tat, es geht mal wieder wie auf Eiern und gut.

Nach 30 Minuten stoppt ein weiteres Hindernis unsere Fahrt. Eine Schranke und ein großer weißer Thermoswagen mitten in der endlosen Weite mit der Aufschrift „Quarantäne“ zeigen uns, daß wir uns hier einer Kontrolle unterziehen müssen. Ein schlanker, in Uniform gekleideter, junger Mann tritt auf uns zu und verlangt unsere Impfpässe. Die meisten von uns haben zu Haus pflichtgemäß gehandelt und auch entsprechende Papiere mit Stempeln erhalten. Berni und Otto indessen haben nur einfache Impfscheine, und nach kurzer Zeit erscheint der Sani-Offizier wieder aus seinem Wagen und deutet an, daß diese Papiere nicht ausreichen zur Weiterfahrt. Die beiden müssen mitkommen und sich nochmals impfen lassen. Aus einem Kühlschrank, der neben dem Thermoswagen steht, werden die notwendigen Stoffe geholt, und nach 30 Minuten sind unsere beiden erneut geimpft und mit ordnungsgemäßem, persischen Impfpass

versehen. Erstaunt sind wir doch alle über die Maßnahmen Persiens an dieser Grenze, denn sie zeigen uns, daß man nicht nur verhindern will, Krankheiten ins Land kommen zu lassen, man will auch dafür Sorge tragen, daß keine Krankheitserreger nach draußen gehen.

Auch hier an der Grenze scheinen einige Bemerkungen angebracht, was wir an Besonderem im Iran in der kurzen Zeit des Aufenthaltes beobachten und empfinden konnten. Es wird viel geschrieben über Korruption und Unehrlichkeit in diesem Land. Leider ist vieles wahr, manches aber doch übertrieben und verzerrt, vielleicht sensationell aufgebauscht. Das Eine aber gibt sicher in Zukunft noch sehr Anlaß zu denken: Die Masse des Volkes ist arm und eine regierende, sehr dünne Schicht der Bevölkerung sehr reich. Diese ungesunden Gegensätze werden noch viel Kummer und Sorgen auslösen. Iran liegt im Spannungsfeld von Ost und West. Der Osten bemüht sich sehr um Aufklärung des besitzlosen Volksteiles. Sollte es zu Umschichtungen kommen, so dürfte das Volk recht behalten, einfach deshalb, weil es nicht den Anteil an der Arbeit und dem Erfolg hat, den es verdient. Mit dem Mantel der Religion wird man diese sozialen Blößen auf die Dauer nicht zudecken können. Und mit dem Veräußern von Gebietsteilen an Grundbesitz, wie es der Schah gelegentlich als Vorbild versucht, wird man wohl das Grundübel nicht beseitigen können, denn dies ist nur ein Tropfen auf einen heißen Stein.

Wiederum nach etwa 30 Minuten Fahrt durch die flache, öde Wüste gelangen wir zum offenen Einlaß bei Islam Qala auf afghanischem Gebiet. Hier sind in einer großen umzäunten Anlage — einem Bauernhof ähnlich — einige Gebäude errichtet. Wir fahren quer über den Hof und halten am zweiten Schlagbaum an, der diesmal verschlossen ist. Auf der Suche nach den zuständigen Beamten finden wir — Trudi und ich — bald das Zimmer des Kommandanten der Zollstation. Nach afghanischer Sitte, barfuß und mit dem langen Hemd bekleidet, sitzen drei ältere Herren plaudernd vor Tischen und empfangen uns mit einer leichten Verbeugung recht würdevoll. Sie haben erst noch, wie uns scheint, Wichtigeres zu besprechen. Wir dürfen Platz nehmen und können uns so mit den geheimnisvollen Dingen des Raumes beschäftigen. Etwas unbehaglich kommt uns beiden die Atmosphäre doch vor: wissen wir doch nicht, ob wir uns den Sitten des Landes entsprechend korrekt verhalten. Ob wir wohl auch unsere Schuhe hätten ausziehen und vor dem Eingang abstellen müssen? Nach einiger Zeit interessiert man sich doch für uns. Da wir ordnungsgemäße Einreise-Sichtvermerke in den Pässen haben, so ist unsere Sache eindeutig und klar. Nun soll auch noch der Inhalt unserer Fahrzeuge überprüft werden. Dafür ist ein junger Mann im Alter von etwa 25 Jahren zuständig, der wohl auch als Dolmetscher in der Zollstation fungiert. Er wird telephonisch herbeigerufen. Es dauert aber längere Zeit, bis er erscheint. Vermutlich hat er sein

Mittagsschlächchen noch nicht beendet. Wir werden recht freundlich wie seltene Gäste begrüßt und fahren dann mit unserem Inspekteur quer über den großen Hof zu einem anderen Dienstgebäude, welches das Aussehen eines Gästehauses hat. Im schattigen Hauseingang nehmen wir auf Empfehlung auf dem Fußboden Platz. In zwangloser, englischer Unterhaltung interessiert sich unser Zöllner für unsere Absichten in Afghanistan. Er fragt auch nach manchen Dingen in Deutschland. Auf den Inhalt unserer Fahrzeuge ist er nur beiläufig eingegangen. Wir wußten schon von den Berliner Alpenvereinsfreunden, daß die Abfertigung an dieser Zollstation sehr verbindlich vor sich geht. Für eine Teestunde ist es noch zu früh, und wir bekunden auch, daß wir nicht sehr viel Zeit für unseren Urlaub zur Verfügung haben. So werden wir gegen 17.00 Uhr mit allen guten Wünschen und mit der Bitte, Grüße in Kabul an verschiedene Herren zu übermitteln, entlassen.

Weiter geht es durch hügeliges und leicht gebirgiges Gelände bis zum Hari-Rud, einem im Frühjahr sicher sehr wasserreichen Fluß, der aus den Bergen Inner-Afghanistans kommt und in der persischen Wüste jenseits der Grenze versiegt. Wir haben Glück noch einige Wassertümpel vorzufinden. Die Gelegenheit ist günstig, ein Bad an einer Brücke in der Nähe von Tirpul zu nehmen. Die Hirten, welche sich in der Gegend aufhalten und mit ihren Kamelen und Schafherden die spärlichen Weideflächen an den Ufern des Flusses aufsuchen, sind nicht wenig erstaunt, als fünf fast unbekleidete Weißhäuter ins Wasser springen und darin munter herumpaddeln. Sie können diesen Anblick sicher nicht spontan erfassen. Uns ist das Erstaunen indessen nicht sehr sympathisch, wissen wir doch nicht, welche Reaktion unser Tun auslösen kann. So dehnen wir unser Bad nicht allzu lange aus und verlassen fast fluchtartig mit unseren Fahrzeugen den erfrischenden Ort. Nach etwa einer Stunde Weiterfahrt hinter Schabasch wird es Zeit zum Zelten. Wir müssen Schutz vor Wind und Sandsturm suchen.

#### 14. 7.

Am Vormittag treffen wir in Herat ein. Diese große Stadt hat ein ausgeprägtes, persönliches Gesicht. Wir sind überrascht von dem Leben und Treiben in den Straßen. Gleich am Ortseingang stehen Ruinen von Minaretts mit schönen Mosaikkacheln. Schwer mit Strohhallen gepackte Eselherden ziehen durch die Straßen. Ein modern und europäisch aussehender, bunt geschmückter Einspanner, vermutlich eine Taxi der Stadt, kommt uns entgegen. Die Frauen tragen alle ihre Schatri, jene Stoffhülle, die alle Reize vom Scheitel bis zur Fußsohle den Blicken entzieht, gleichgültig ob sie zu Fuß gehen oder auf Eseln reiten. Auch die Wohn- und Geschäftshäuser beeindruckten uns sehr. So bunt wie das Leben in den Straßen so vielgestaltig sind

auch die Bauten. Angenehm, weil Schattenspender, sind die Bäume, welche an den Wassergräben, den sogenannten Djuis, entlang der Straße stehen und die nur hier, weil Feuchtigkeit vorhanden ist, existieren können.

Hinter dem Ort kommen wir wieder an den großen Fluß, der zur Zeit der Schneeschmelze und der Regenfälle ein gewaltiges Ausmaß haben muß, was an der langen, auf einer großen Zahl von Bogen errichteten Brücke erkennbar ist. Auch hier stehen einige hohe Weiden. Wir fahren seitab von der Straße hinunter zum Fluß und neben den Brückenhang, um den Schatten dieser Bäume zu genießen. Schon am Vormittag ist die Lufttemperatur beachtlich hoch, so daß wir bereits um 8.00 Uhr froh sind, eine solche Zufluchtstätte zu finden. Der Fluß hat noch etwas brauchbar sauberes Wasser. Wir können uns waschen und von Zeit zu Zeit abkühlen. Es dauert nicht lange, da sind wir von wißbegierigen Leuten umringt. Ein junger Mann versucht, eine Unterhaltung mit uns in Gang zu bringen. Mit einigen englischen Brocken machen wir uns verständlich. Bald kommt der Jüngling wieder von jenseits der Brücke mit einer großen Schale Obst zurück, die er uns als Geschenk entgegenhält, wohl dankbar dafür, sich mit uns unterhalten zu dürfen.

Nach etwa drei Stunden Pause geht die Fahrt weiter über die Brücke. Dann gabelt sich der Weg. Wir sind im Zweifel, ob wir geradeaus fahren oder links abbiegen müssen. Wir wählen den letzteren Weg. Bald müssen wir erkennen, daß dieses Wegstück keine günstige Trasse ist. Wir quälen uns durch Sand und Schotter am Rand des Flusses hindurch und kommen schließlich zu einer Art Allee mit Bäumen zu beiden Seiten. Nach den bisherigen Verhältnissen bedeutet sie für uns ein Prachtstück von Straße. An den Bezeichnungen und Schildern können wir erkennen, daß es sich um eine von den Russen angelegte Betonpiste handelt, die ca. 4 km lang ist und vermutlich in Verbindung mit einem Flugplatz steht. Leider geht diese Allee so unvermittelt wie gekommen wieder in eine original-afghanische Schotterstraße über. Sie führt in ein gebirgiges Gelände. Wir erleben eine recht interessante, abwechslungsreiche Berglandschaft. Einen Genuß haben wir davon indessen nicht, da es zunehmend heißer wird. Die Felsen und die Sandberge neben der Führe strahlen zu viel Wärme aus. Wir quälen uns buchstäblich durch dieses Gebiet.

Gegen Abend erreichen wir das Tal des Harud-Rud. Zu allem Überfluß ist mal wieder eine Reifenpanne fällig. Nach dem Queren des Tales richten wir hinter der Paßhöhe im Schatten kleiner Sandhügel das Nachtlager ein. Die Berge bieten Sichtschutz vor den Passanten der Straße und Scheinwerfern der Lastfahrzeuge, die gern die Nacht benutzen, weil es sich zu dieser Zeit leichter und angenehmer fahren läßt.

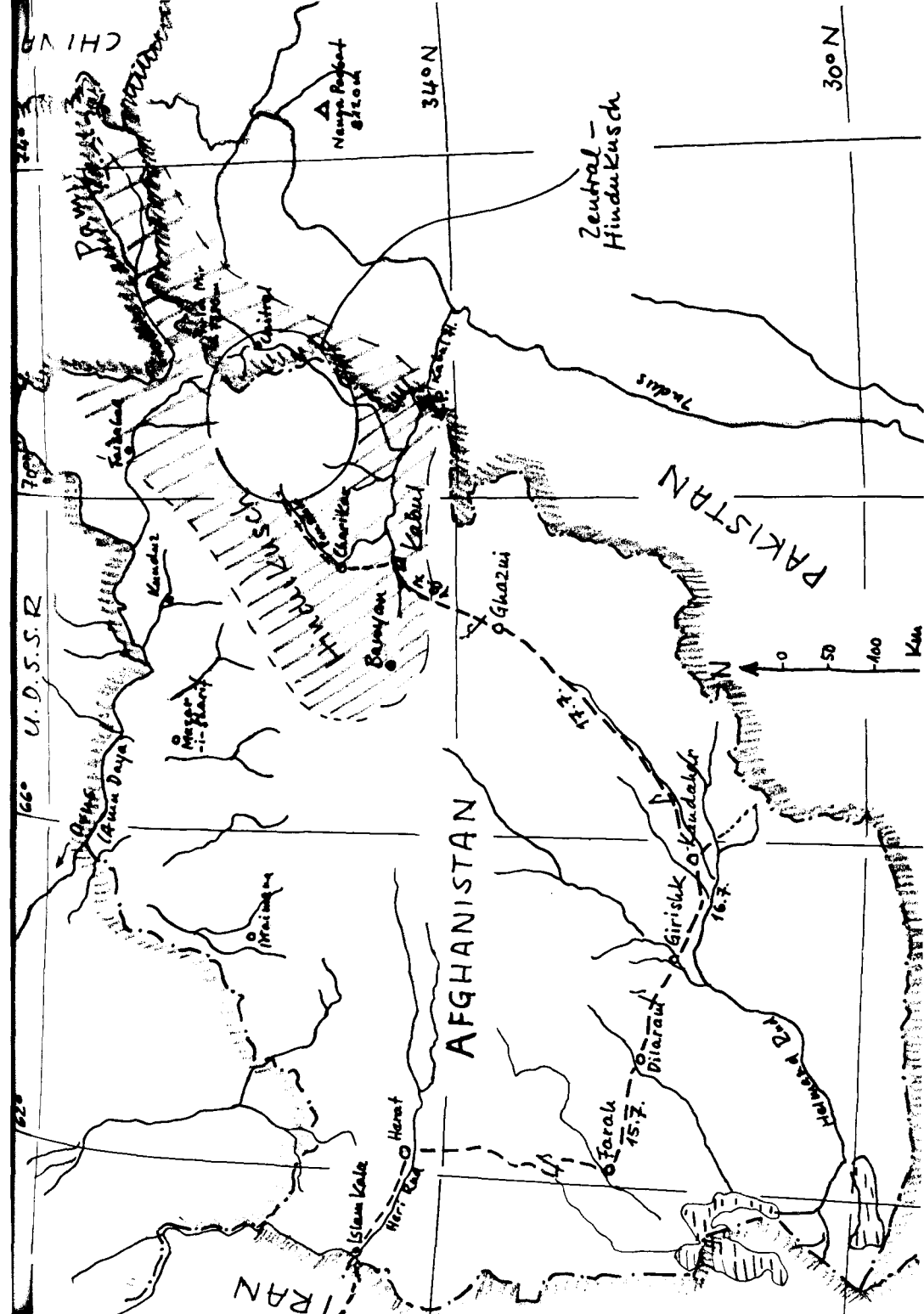
Diese Nacht bleibt mir deshalb unvergeßlich, weil sie so sternklar war, wie ich selten eine Nacht erlebt habe. Lange schauen wir in den Himmel und versuchen, die Sternbilder zusammenzufinden. Nach Sonnenuntergang kühlt sich die Luft etwas ab. Wir entdecken neben einem trockenen Flußbett Kletterfelsen. Sie reizen beinahe, nach langer Pause unsere Künste zu erproben. Wir sind aber doch zu abgespannt von den übermäßigen Temperaturen des Tages, daß wir wie gelähmt das Ausruhen vorziehen und uns nur in Gedanken mit den Händen und Füßen an den Vorsprüngen des Gesteins hinauftasten.

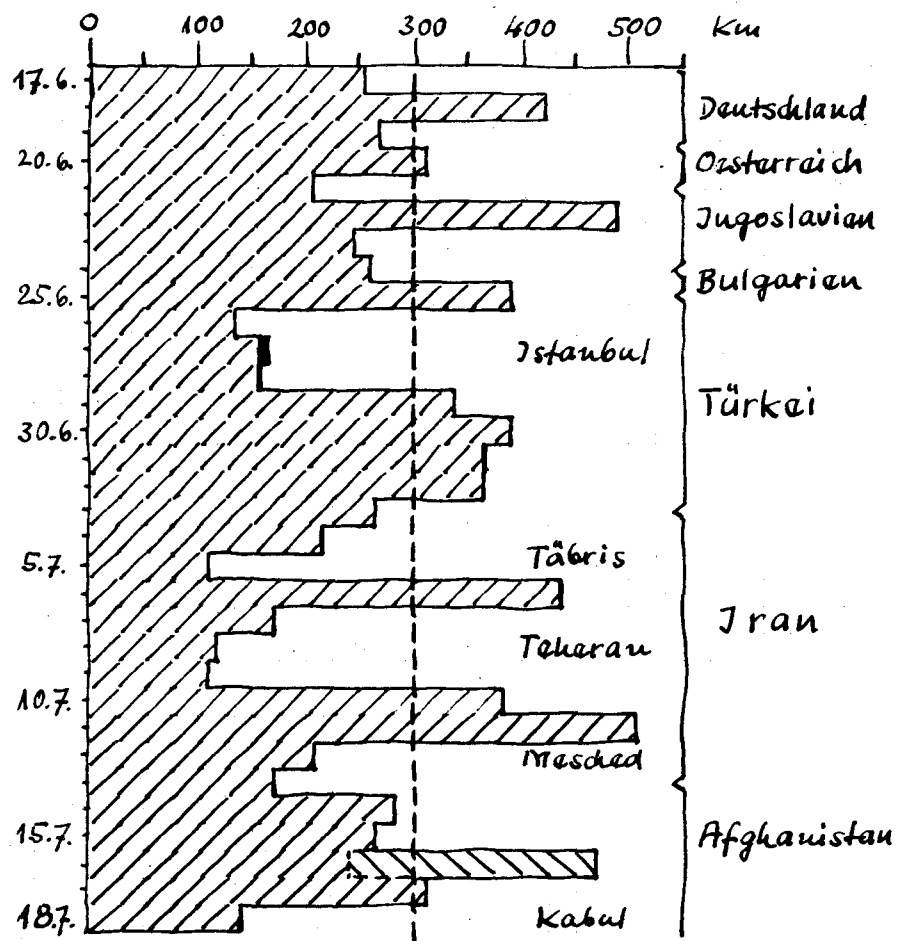
15. 7.

Farah, der nächste größere Ort, bietet Möglichkeiten zum Einkaufen von Lebensmitteln, insbesondere Obst, zum Wassertanken und zum Ergänzen unserer Benzinvorräte. Hier werden wir von einem Deutschen angesprochen, der zusammen mit einem Engländer „auf Walze“ ist. Es dauert nicht lange, dann hat auch Liesel viel zu tun. Die beiden haben verraten, daß sie eine Medizinfrau ist. Jung und alt wollen deshalb verarztet sein.

Wir sind gerade beim Auftanken sämtlicher verfügbarer Wasserbehälter, da werden wir von einem Polizisten angehalten, der uns mit dem Fahrrad nachkam. Er deutet an, daß wir ihm folgen sollen. So müssen wir ein Stück des Weges zurückfahren. Hinter einer größeren Parkanlage erhebt sich ein stattliches Gebäude und — wie wir erfahren — handelt es sich um das Bürgermeisteramt. Beim Vorweisen unserer Pässe haben wir den Eindruck, daß wir bereits nach Farah gemeldet sind und man bereits auf uns gewartet hat. Auch hier werden die Eintragungen in den Pässen notiert, und es ist denkbar, daß wir weitergemeldet werden nach Kandahar und Kabul. Vielleicht ist dies ein bewährtes System der Überwachung, damit kein Fremder und Besucher des Landes verloren oder ohne Erlaubnis eigene Wege geht.

Nach einem Aufenthalt von etwa 1½ Stunden verlassen wir Farah um 9.00 Uhr auf dem Weg weiter nach Osten. Wir sind an der südlichsten Stelle des Landes, was wir auch an den schier unerträglichen Temperaturen feststellen müssen. Jeder Tag macht uns mehr zu schaffen, denn bei Temperaturen von 47° C im Schatten, wie wir sie im Transporter gemessen haben, kommt bei uns allen der Organismus etwas aus dem Gleichgewicht. Die Berliner Freunde hatten uns empfohlen, die Strecken im Süden Afghanistans bei Nacht zu fahren, wie dies das Volk der Fernfahrer offensichtlich auch zu tun pflegt. Das ist sicher besser, hat aber doch den Nachteil, daß man sich als Fremder schlechter orientieren kann und keinen Eindruck von Land und Volk bekommt. Das interessiert uns doch auch, wenngleich wir nicht viel Zeit für besondere Studien haben.





*Durchschnittliche  
Tagesleistung  
Ca. 300 Km*

*Fahrstrecke Bremen-Kabul (ohne Umwege und  
Stadtfahrten) 8463 Km.*

Es wird eine längere Rast um die Mittagsstunde hinter Kairabad eingelegt. Wir finden eine Lehmhütte mit dicken Mauern und können uns so im Schatten und der Kühle des Innenraumes etwas erholen. In der Nähe der Hütte finden wir eine Wasserstelle. Ein etwa 8 m tiefer Schacht erlaubt, mit Hilfe unseres Eimers, der seitlich mit einem Stein beschwert ist, den spärlichen Rest Wasser aus der Tiefe heraufzuholen. Er reicht gerade aus, unseren geflickten Reifen zu überprüfen. Zum Kochen oder Trinken ist die Brühe indessen ungeeignet. Die sonst so lebhaft und arbeitsfreudige Trudi fühlt sich stark mitgenommen. Sie sucht teilnahmslos die kühlest Stellen des Baues auf. Aber auch uns alle lähmt die übergroße Hitze der Mittagszeit.

Nach über drei Stunden Pause fahren wir weiter in Richtung Dilaram, wo sich eine tiefe Furt (Deap Fort) über den Mahsh-Rud (Knash-Rud) befinden soll. Da es auch beim Fahren unerträglich heiß ist, so kommt uns die Idee: Wir tauchen die Handtücher in das Wasser und hängen sie triefend naß über Kopf und Schultern, so daß unter Einfluß des Fahrtwindes eine Kühlung entsteht. Dies ist zwar erfrischend, hat aber den Nachteil, daß wir uns erkälten. Man sieht also, eine Ideallösung, sich bei so hohen Temperaturen wohl zu fühlen, gibt es nicht. Vielleicht in einem voll klimatisierten Auto; was für Wüstenfahrten noch zu bauen wäre.

In Dilaram entdecken wir anstelle einer Furt eine schöne neue Brücke. So geht es flott weiter bis hinter den Darwaza-Paß. Abends herrscht noch eine Temperatur von 38° C. Sie nimmt erst in der klaren Nacht ab, aber morgens um 4.00 Uhr können wir noch 26° C messen.

16. 7.

Wir versuchen, so früh es geht, uns wieder auf den Weg zu machen, so daß wir bereits vor 6.00 Uhr in Girishk am Helmand-Rud sind. Hier in dieser Gegend sind die Amerikaner tätig, die alten Kulturlandschaften aufleben zu lassen, welche vom Mongolenführer Dschingis-Chan zerstört wurden. Neue Kanäle zeugen bereits von ihrer Arbeit. Wie wir später erfahren, ist das Bemühen der Amerikaner, das Land fruchtbar werden zu lassen, bisher aber nicht sehr erfolgreich gewesen. Das Bewässern allein brachte nichts. Es wird vielmehr notwendig sein, das Land von dem Salz zu befreien, welches sich im Laufe der Zeit im Erdreich angesammelt hat.

Girishk ist ein Ort mit schönen Gärten, die umgeben sind von Lehm-mauern zum Schutze gegen Wind, Sand und Austrocknung.

Kandahar, die bedeutendste Stadt im Süden, erreichen wir gegen 9.30 Uhr. Hier besorgen wir die nötigen Einkäufe, wechseln Geld — sogar zu einem günstigen Kurs — und tanken Benzin und Wasser

auf. Unsere Uhren werden auf afghanische Zeit umgestellt. In Kandahar können wir eine rege Bautätigkeit feststellen. Mit Unterstützung der Amerikaner wird dieser Ort künftig noch von sich hören lassen.

Unser Plan ist, so schnell wie möglich nach Kabul zu gelangen. Im Osten der Stadt wird von den Amis ein internationaler Flugplatz angelegt, so daß die Straße mehrfach umgeleitet ist. Durch unklare Beschriftung haben wir leider die verkehrte Fahrtrichtung gefunden und werden irregeleitet durch eine breite Straße, von der wir annehmen, daß sie zur Hauptstadt führt. An einer Brücke über einem Fluß mit einigen Wassertümpeln, die grade noch genügen, um unseren Korpus zu benetzen, halten wir eine Mittagsrast, und dann geht es flott weiter über die gute Straße. Wir sind aber doch erstaunt, um 16.00 Uhr anhalten zu müssen, weil quer über die Straße Ketten gespannt sind. Man deutet uns an, daß hier Afghanistan zuende ist und Pakistan beginnt. So müssen wir erkennen, verkehrt gefahren zu sein. Unterwegs waren uns schon vorher leise Zweifel gekommen, da der Weg nicht nach Nordosten sondern mehr nach Osten verlief. Was hilft es? So rasch wie möglich zurück nach Kandahar fahren! Wir tanken von neuem Benzin auf und verlassen nunmehr über den richtigen Weg die Stadt in Richtung Kabul.

Zuerst ist die Straße brauchbar gut, dann wird sie aber doch so leidlich, daß das Vorwärtskommen nicht mehr befriedigt. Wir müssen einige ausgetrocknete Flußtäler queren, da die Brücken zerstört sind.

Am Abend kommen wir noch bis Chel-i-Ahund. Wir finden einen sehr schönen Platz neben einem kleinen Wasserfall. Ein Wassergraben ist auf einer kleinen Anhöhe um einen Felsvorsprung herumgeleitet, und das Bächlein fällt nur einige Meter von unserem Zeltplatz entfernt etwa 3—4 m hinunter. Dieses Wässerchen reizt verständlicherweise zum Halten und Erfrischen.

Am Abend hält ein Pkw neben unserem Zeltplatz an. Es entsteigt ihm eine Vielzahl von Kindern und Erwachsenen. Wir vermuten, daß es zwei Familien sind, die wohl einen Ausflug machen. Nach etwa einer Stunde packen sie ihre Sachen ein und kehren wieder zurück zur großen Stadt Kandahar. So sind wir wieder allein und hoffen, auch in der Nacht ungestört zu bleiben.

#### 17. 7.

In der Nacht fahren indessen doch Fahrzeuge vorbei, die uns nicht nur durch ihren Lärm sondern auch durch die Scheinwerfer in der Ruhe etwas stören. Früh sind wir auf den Beinen.

Heute haben wir wieder einige Flüsse zu queren. Dabei sind wir wie durch ein Wunder um einen Unfall herumgekommen. Trudi fährt mit dem Pkw — wie immer mit Elan — vorweg. Es geht hin-

unter in das trockene Flußbett. Vor mir entsteht eine gewaltige Staubwolke. Nachtwandlerisch fahre ich über die Kante, um ebenfalls mit Schwung durch die Mulde und den Gegenhang hinauf zu kommen. Da plötzlich ein dunkles, großes Etwas. Ich drücke auf die Bremse und versuche nach rechts auszuweichen. Der Wagen kommt neben einer im Grund des Flußbettes zusammengebrochenen Lori — dem bunten Allzweckfahrzeug der Afghanen — zum Stehen. Das ging nochmals gut. Doch wie komme ich heraus aus dem Flußbett und den Gegenhang hinauf? Ich versuche, mit Rückwärts-Vorwärts-Technik Schwung zu holen. Nach einigem Bemühen schaffe ich auch rückwärts soviel an Höhe, daß die Fahrt ausreicht, den Gegenhang zu nehmen. Inzwischen hat Trudi im Rückspiegel gesehen, daß der Transporter verschwunden ist, und kommt mir schon entgegen auf der Suche nach dem Vermißten.

Gegen Mittag erreichen wir Makur, wo auch die Möglichkeit besteht, Benzin zu tanken. Aufgrund der Kartendarstellung hatte ich angenommen, daß die Landschaft etwas fruchtbarer und bewachsener sei, denn eine größere Anzahl von Ortschaften in nicht so großer Entfernung ist darin vermerkt. Das Land ist aber doch noch recht dürrig. Nur dort, wo Flüsse oder Brunnen etwas Wasser spenden, stehen Bäume (Pappeln und Obstbäume) hinter schützenden Lehm-mauern.

In Ghazni, einem etwas größeren Gebietsort, haben wir um 19 Uhr wieder eine Paßkontrolle über uns ergehen zu lassen. Nun wird auch die Straße besser. Wir fühlen, daß wir bald in der Hauptstadt sind. Hinter dem Ort finden wir an einem Bach eine Baumgruppe und, da der Boden ausreichend eben ist, so schlagen wir hier unser Nachtlager auf.

#### 18. 7.

Wir haben das Bedürfnis, nicht als Lumpen der Landstraße in Kabul einzuziehen. Deshalb wollen wir uns von oben bis unten waschen und einkleiden. Da die Straße aber noch staubig ist, so verschieben wir diese Handlung bis zum Vormittag, um so weit es geht in der Nähe von Kabul zu sein. Wir finden auch einen Bach, der brauchbar sauberes Wasser führt. Genau um die Mittagsstunde erreichen wir Kabul und fahren zu unserer Überraschung durch eine große, breite Geschäftsstraße ins Zentrum. Eine Werbeuhr zeigt auf das Haus, welches wir suchen. Hier wollen wir uns einige Auskünfte für die nächsten Tage holen. Der Leiter des Büros ist leider nicht anwesend, aber sein Stellvertreter und die Sekretärin beraten uns bereitwilligst.

## **In Kabul geht es wirklich weiter**

### **18. 7. bis 25. 7.**

Unser erster Weg geht zur Botschaft der Bundesrepublik, um mit den zuständigen Herren unsere Pläne zu besprechen und deren Unterstützung für den Weg ins Gebirge zu erbitten. Herr Botschaftsrat Schlagintweit, der unser Anliegen zu betreuen hat, begrüßt uns nur kurz. Er sagt, daß er dabei sei, seine Koffer zu packen, denn er würde Kabul verlassen. Dafür nimmt sich der Kulturreferent, Herr Grüning, unserer Sache bestens an.

Die erste Frage gilt dem Quartier. Wo können wir einige Tage die Vorbereitungen für den Marsch ins Gebirge treffen? Herr Grüning bemüht sich, uns in den Hotels von Kabul unterzubringen. Aber alle melden: besetzt! So gibt er uns die Empfehlung, in dem ca. 60 km entfernten Istalif, einem Kurort nördlich von Kabul, unser Heil zu versuchen. Ein Aufenthalt in Istalif wäre wohl schön, aber täglich den Weg von Istalif nach Kabul und zurück, vielleicht mehrfach zu fahren, erscheint uns doch nicht das Gegebene. So wollen wir unter allen Umständen versuchen, näher bei der Hauptstadt, möglichst in Kabul selbst, unterzukommen.

Wir fahren zum Kabul-Hotel, um nach langer, langer Zeit uns mal wieder an einen gedeckten Tisch zu setzen. Es ist wirklich eine angenehme Überraschung, in den großen Hotelhallen als einzige Gäste fürstlich bedient zu werden. Wir sind mit dem Essen sehr zufrieden. Mit gesättigtem Magen sieht die Welt gleich viel freundlicher aus!

Dann beabsichtigen wir, zur VW-Werkstatt zu fahren. Kaum haben wir uns in die Fahrzeuge gesetzt, da werden wir von einem jüngeren Herrn angehalten, weil er die Wagenkennzeichen HH und HB gesehen hatte, und freudigst begrüßt. Er stellt sich uns als Herr Morgner, Lehrer an der Deutschen Technischen Schule vor. Es interessiert ihn vieles aus der Heimat, zumal wir aus der Nähe seines Wohnortes Hoya kommen. Herr Morgner zeigt uns den Weg zur VW-Werkstatt. Ich trage ihm unsere etwas unglückliche Lage bezüglich des Quartiers vor und frage, ob er nicht noch etwas Besseres wisse. Wir würden auch, ähnlich wie in Teheran, damit Vorlieb nehmen, im Garten einer Hausanlage unsere Zelte aufzuschlagen. Herr Morgner läßt sich für kurze Zeit entschuldigen und kommt dann mit dem Bescheid zurück, wir könnten in seinem Haus, das er zusammen mit dem Kollegen-Ehepaar Echtermann bewohnt, vorerst unterkommen. So ist, dank dieser herzlichen Geste, das Problem Unterkunft und Aufenthalt in Kabul glänzend gelöst. Wir sind vor allem der Familie Echtermann zu großem Dank verpflichtet, daß sie uns die Möglichkeit gaben, in Kabul in aller Ruhe unser Vorhaben vorzubereiten. Wir fanden

Leute, die für unser Tun Verständnis aufbrachten und uns mit Rat und Tat in edler Weise behilflich waren. Frau Echtermann möge uns verzeihen, daß wir für einige Zeit ihren Haushalt so gänzlich in Unordnung brachten!

Wir werden in unserem Quartier freudig begrüßt. Echtermanns stellen uns nicht nur den Garten sondern auch ihr Wohnzimmer zur Verfügung. Die Fahrzeuge können hinter den Toren diebessicher abgestellt werden. So schlagen wir jeden Abend die Luftmatratzen in dem geräumigen Zimmer auf. Es sieht bei Echtermanns bald aus wie in einem richtigen Heerlager.

Vom 19. bis 25. 7. haben wir viel zu tun, bis alles so vorbereitet ist, daß wir mit einem festen Ziel weiter ins Gebirge fahren können. Es würde zu weit führen, jeden einzelnen Gang und deren Bedeutung aufzuzählen.

Unser Einreisevisum dauert nur solange, bis wir die Hauptstadt Kabul erreicht haben. Wir müssen uns auf dem Polizeipräsidium anmelden. Vorsichtshalber habe ich in Bonn bei der afghanischen Botschaft nachgefragt, ob wir zusätzlich noch ein weiteres Aufenthaltsvisum benötigen. Man gab mir schriftlich den Bescheid, das sei nicht notwendig. Wir könnten uns nach der polizeilichen Anmeldung ein Vierteljahr im Lande aufhalten, und erst dann müßte das Visum verlängert werden (was aber keine Schwierigkeiten bereiten würde!).

Mit Herrn Grüning leiten wir die Besuche bei den verschiedenen Ministerien ein, als da sind: Außenministerium, Innenministerium, Kultusministerium und schließlich auch das Presseministerium. Letzteres ist deshalb von Bedeutung, weil diesem Ministerium die Touristik untersteht, und wir die Unterstützung des Tourist-Büros mit den Empfehlungen an die Gebietsgouverneure gern in Anspruch nehmen wollen. Außerdem war der Presseminister, Herr Dr. Soheil, gerade zu dem Zeitpunkt in Bonn, als wir unsere Anträge auf Visa und unsere Wünsche für den Besuch des Hindukusch angemeldet haben. Er ließ uns über die afghanische Botschaft wissen, daß er uns in Kabul kennenlernen möchte. Der Sekretär des Presseministeriums, ein Herr M., hat es einige Tage gut verstanden, diesen Besuch mit der Begründung, Herr Dr. Soheil sei gesundheitlich nicht auf der Höhe oder er sei verreist, hinauszuzögern. Schließlich kamen wir zu der Erkenntnis, daß wir diesen Besuch auch ohne das Zutun von Herrn M. erreichen müssen, und es gelang uns tatsächlich, am 23. 7. vormittags bei dem Minister und seinem Stellvertreter, Herrn Roshan, sowie dem Dolmetscher, Herrn Dr. Nazeri, einen Besuchstermin zu erhalten. Herr Dr. Soheil sagte uns Unterstützung zu. Er hat auch sein Wort wahr gemacht, als es darum geht, eine Genehmigung zu bekommen, die Luftbilder, welche im Geologischen Institut verwahrt

sind, einzusehen. Ohne deren Kenntnis wären der Weg ins Gebirge und das Aussuchen eines geeigneten Arbeitsgebietes nicht leicht möglich gewesen. Man muß wissen, daß es keine Karten etwa im Maßstab 1:50 000 oder gar 1:25 000 vom Lande gibt. Die englische Karte 1:1 000 000 ist sehr ungenau und unzulänglich, wie wir später feststellen konnten. Die Genehmigung zur Einsichtnahme erteilt das Innenministerium, dem die erwähnte Abteilung untersteht. Leider waren zu unserer Zeit Herr Minister Dr. Popal und sein Stellvertreter in Deutschland, und kein anderes Ministerium, auch nicht das Innenministerium, welches vertretungsweise die Dinge des Innenministeriums zu erledigen hatte, wollte hierfür zuständig sein. Unser Argument, daß unsere Bergfreunde aus Berlin und, wie wir wußten, auch polnische und japanische Bergsteiger die Möglichkeit gehabt hatten, die Luftbilder einzusehen, konnte die Herren des Innenministeriums nicht ausreichend überzeugen. Da setzte sich der Presseminister für uns ein.

Eine Unterbrechung unserer Vorbereitungen bringt der 21. 7., ein Freitag, der in mohamedanischen Ländern Sonntag ist. An solchen Tagen sind Amtsgeschäfte nicht zu erledigen. Auch wir haben eine Verschnaufpause notwendig. Wir wollen aber doch etwas für unsere Sache tun und beabsichtigen nach Gulbahar zu fahren, um Herrn Leo Müller, der uns bereits von Herrn Biller aus Nürnberg genannt wurde, über die Möglichkeiten, Tragtiere zu bekommen, zu befragen. Nach längerer Nachtruhe als üblich und einem Mittagessen im Hotel Kabul fahren wir los in Richtung Charikar. Wir kommen aber nicht sehr weit, nicht einmal bis Istalif. Es ist so unhöflich warm, und nach dem guten Essen empfinden wir alle eine so gesegnete Müdigkeit, daß wir es vorziehen, nach etwa 30 km Fahrt seitab der Hauptstraße, unter größeren Bäumen, ein Mittagsschläfchen zu halten. Aus dem Schläfchen wird ein richtiger Schlaf, und so ist es dann zu spät, um weiter nach Norden zu fahren.

In Kabul lernen wir auch Herrn Dr. Klaus Fischer, Archäologe aus Berlin, kennen, der uns manchen Tip gibt. Er selbst ist an unserer Sache interessiert, um volkstümliche und archäologische Dinge aus dem Hindukusch zu erfahren. Auch Frau Fischer hat uns mit ihrem charmanten Wesen viel geholfen. Frau Fischer und Trudi entwickeln sich als meisterhafte Einkäufer in den Bazaren, gleichgültig ob es sich um Lebensmittel, um Nessel- oder Leinenstoffe für Tages-Rationspakete oder um Kochtöpfe für unsere Treiber handelt. Sie steigen in die Verkaufsräume, auf die Regale und durchsuchen die Stände nach Brauchbarem, daß die Besitzer nur erstaunt diesem Tun zuschauen können.

Herr Dr. Wegener gab uns in Meshed für Herrn Prof. Dr. Beyer und Herrn Dr. Fischer Grüße mit, die die Wirkung einer freundlichen Ver-

میراث

## کوهنوردان آلمانی برای بالا شدن به قله هندوکش وارد کابل شدند

هیئت پنج نفری کوهنوردان آلمانی  
مشمول از دو خانم و سه مرد تحت ر بایت  
داکتر هوف من اخیراً وارد کابل شدند  
هیأت مذکور چهار هفته قبل المیا ن را  
بقصد بالا شدن قله سلسله جبال هندوکش  
ترک کردند آنان فاصله بین الدان و  
کابل را در بیست و نهم روز طی نموده از اتریش  
بوگوسلاویا ، بلغاریه ، ترکیه و ایران  
گذشته از سر حد اسلام قلمه وارد هرات  
شده پس از مشاهده قندهار و غر نی به  
کابل رسیدند. ایشان عزم دارند از راه پنجشیر  
به منوجان رفته بر فراز قله کوه های هندوکش  
مرکزی بالا شوند . خانم های کوهنورد  
بهیچی داکتر و دیگر ی معلمه میباشند  
مردان مذکور یکی والیون نواز ، دیگری



کوهنوردان آلمانی که عزم دارند قله مر تفع هند و کش را تسخیر کنند.  
(عکاسی مطبوعات)



bindung nicht verfehlten. Durch Herrn Dr. Fischer lernen wir auch Herrn Ganz, einen Geologen kennen, der verschiedentlich im Lande mit afghanischer Unterstützung herumgezogen ist, und kann so von Erfahrungen im Umgang mit einheimischen Pferdetreibern berichten. Herr Hunger, ein weiterer Geologe aus der Schweiz, in UNO-Diensten, sowie die Hydrologen der Deutschen Mission haben uns mit ihrem Rat sehr gut helfen können. Herrn Hunger vor allem verdanken wir die letzte Anregung, ins Tal von Chrebek zu gehen, und außerdem hat er durch eine Kartenskizze nach Luftbildern nach der Rückkehr von der Kundfahrt unsere eigenen Skizzen wertvoll ergänzt.

Die Frage, einen geeigneten Dolmetscher — möglichst einen deutsch-sprechenden — zu finden, führt uns zu den verschiedensten Stellen. Wir sprechen unsere deutschen Freunde an, und wir tragen unser Anliegen der Botschaft vor. Schließlich haben wir doch von afghanischer Seite, durch Mr. Tarsi vom Tourist-Büro, unseren Mohamed Kousim kennengelernt. Ein Angestellter des Tourist-Büros ist mit „Mohamed“, wie wir ihn kurz nennen wollen, befreundet und wußte wohl auch, daß dieser Lust und Zeit hat, mit uns ins Gebirge zu gehen. So schlagen wir die Empfehlung von anderer Seite, einen Französisch-sprechenden Dolmetscher zu nehmen, aus und entscheiden uns für den Englisch-sprechenden Mohamed. Ich glaube, wir haben eine sehr positive Entscheidung gefällt, denn Mohamed ist uns ein treuer Freund in allen Lagen geworden. Er ist etwa 26 Jahre alt (genau weiß er es selbst nicht), auf dem Finanzministerium in Kabul tätig und kann sich für die Zeit von etwa 6 Wochen freimachen. Mr. Tarsi ist sehr daran interessiert, durch einen Bericht die illustre Reisegesellschaft aus Deutschland dem Volk von Kabul bekannt zu machen (siehe Zeitungsnotiz).

Am 24. und 25. sind Otto und ich bei der Geologischen Mission und zeichnen fleißig Kartenskizzen nach den Luftfotos. Es stehen nach unserer Erkenntnis drei Täler im Gebiet von Munjon zur Wahl, und wir entscheiden uns für das nördlichste, obgleich der Weg dorthin länger ist als zu den beiden südlicheren. Wir sind zu diesem Ergebnis gekommen durch den „Blick von oben“ und zum anderen durch die Empfehlung von Herrn Hunger, der einmal in der Nähe von Munjon gewesen ist.

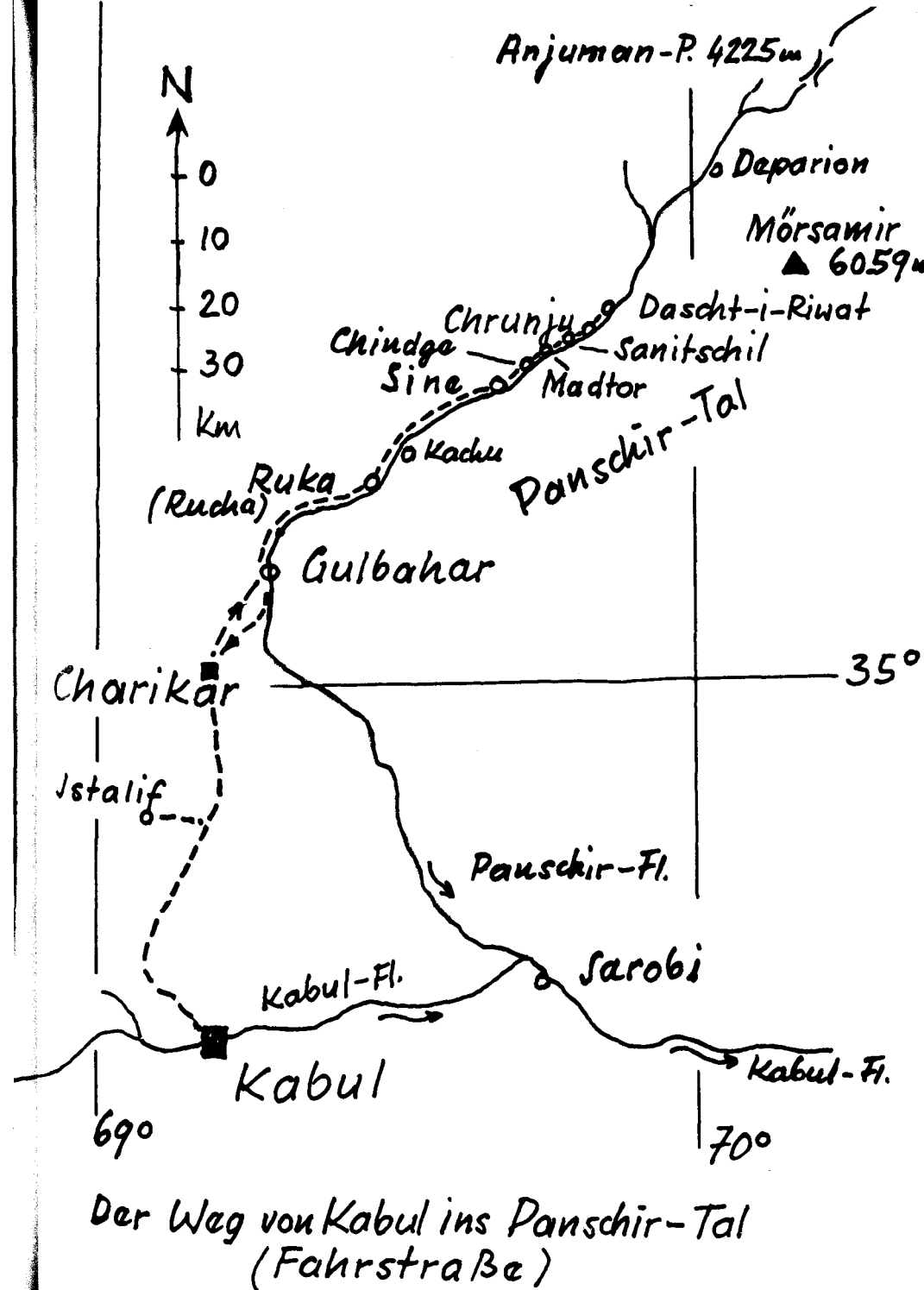
#### 26. 7.

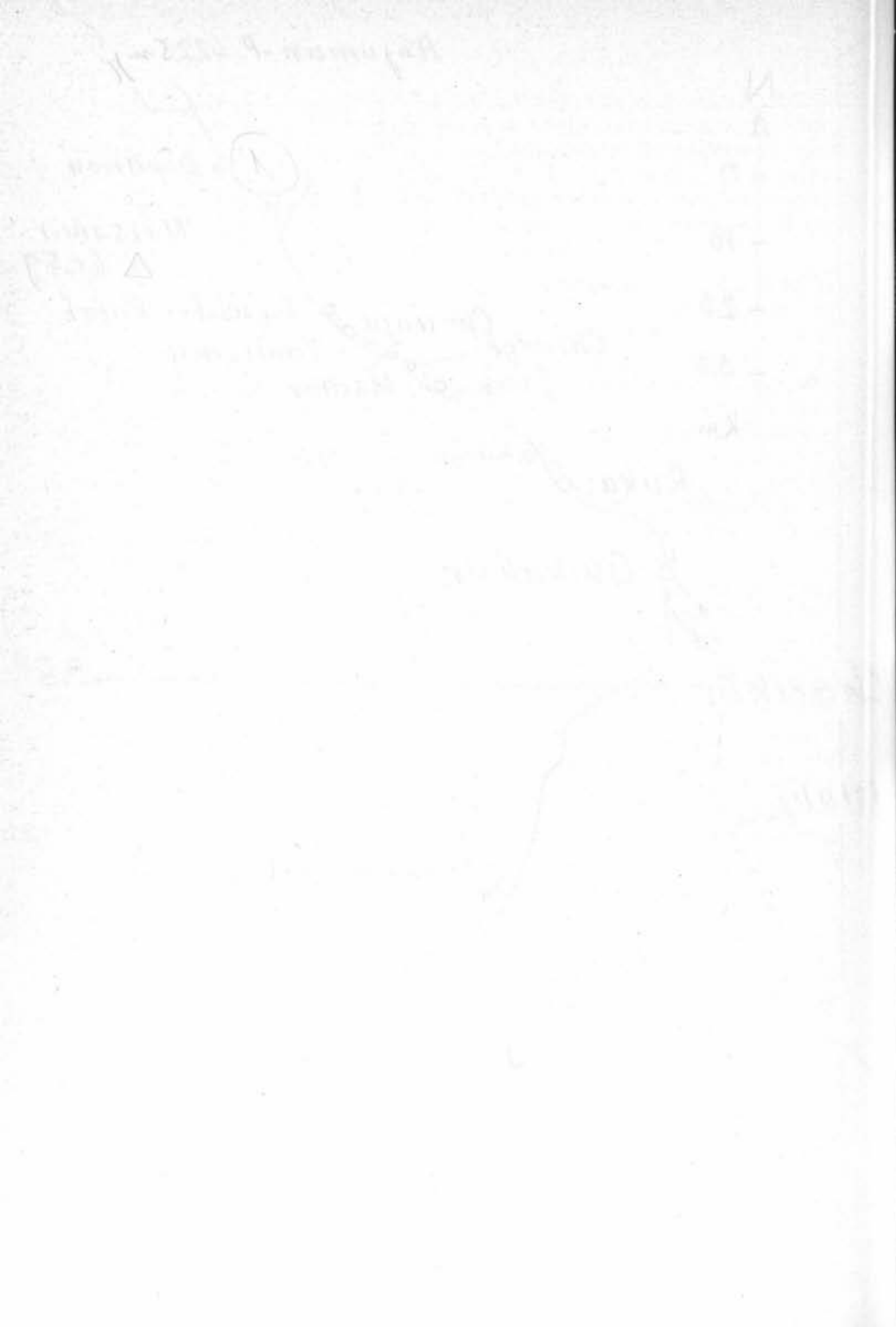
Endlich ist es soweit. Unsere Fahrzeuge sind umgepackt und mit dem nötigen Proviant für uns und die Treiber, welche wir noch anwerben müssen, versehen. Wir haben ausreichend Wechselgeld in den Taschen und auch den Erlaubnisschein des Innenministeriums, daß es genehmigt sei, nach Munjon zu reisen. Mohamed ist schon zwei Tage mit

beim Einkaufen behilflich gewesen. Wir wollen noch unsere Fahrzeuge volltanken und fahren so zu der bekannten Tankstelle. Hier erhalten wir den Bescheid; kein Benzin mehr. Bei der nächsten Tankstelle sagt man uns, wir könnten kein Benzin bekommen, der geringe Rest sei für den König reserviert. Erst bei der dritten Tankstelle können wir den nötigen Treibstoff erhalten und so, mit allem Nötigen versorgt, gegen 10 Uhr Kabul verlassen.

Flott geht es auf der Asphaltstraße nach Charikar, etwa eine Stunde von Kabul entfernt, wo wir den Hakim, den Gebietsgouverneur, zu besuchen haben, um von ihm die endgültige Erlaubnis, in sein Land einreisen zu dürfen, und seinen offiziellen polizeilichen Schutz zu bekommen. Mr. Tarsi gibt uns ein Empfehlungsschreiben für den Hakim mit. In den Höfen des Regierungsgebäudes herrscht am Vormittag viel Leben. Sicher sind die Männer von weither gekommen, um ihr Anliegen den Behördenstellen vorzutragen. So habe ich Bedenken, ob wir nicht zu lange hier warten müssen. Mohamed aber findet den Weg, unverzüglich zum Hakim vorgelassen zu werden, und wir werden sehr freundlich von einem älteren Herrn empfangen.

Unser Empfehlungsschreiben macht sichtlich einen großen Eindruck auf ihn. Er läßt uns sagen, daß wir seine Gäste sein sollen. Wir geben zu verstehen, wir hätten leider wenig Zeit und möchten gern bald weiter ins Gebirge gehen. Daraufhin nimmt er das Telefon zur Hand und unterhält sich mit seinem Assistenten von Ruka (Ruka). Er deutet uns an, daß wir unterwegs seinen Finanzminister Abdul Rafud abholen möchten, der uns dann weiter ins Gästehaus nach Sine bringen soll. Wir bedanken uns für diese unerwartete Geste und nehmen auch gern die Empfehlung an, noch kurz einen Besuch bei seinem Kultusminister zu machen. Ein Bote bringt uns zum Schulkomplex von Charikar. Auf einem von einer Umzäunung umgebenen größeren Gelände springen die Jungs laut schreiend durcheinander, wie es auf einem Schulhof zur Pause üblich ist. Wir werden von den afghanischen Lehrern angesprochen und sind erstaunt, daß einige in Französisch oder Englisch Fragen an uns richten. Der Kultusminister selbst hat sein Geschäftszimmer in einem noch nicht ganz fertigen kleineren Gebäude. Wir haben den Eindruck, daß er über unser Erscheinen erfreut ist, weil wir eine Abwechslung in seinen Tagesablauf bringen. Wir unterhalten uns recht angeregt über unsere Kundfahrt und manche andere Dinge, wie den Schulbetrieb in Deutschland, von dem unsere Trudi als Lehrerin am besten Auskunft geben kann. Der Kultusminister erscheint uns als ein sehr weltaufgeschlossener Mann, ganz im Gegensatz zu einem Bürokraten, den man auf einem solchen Posten vermuten könnte. Er sagt, er würde auch gern mit uns gehen, denn er wäre selber noch nicht so weit ins Gebirge gekommen.







Von Charikar bis Gulbahar sind es nur einige Kilometer. Wir haben zwei Möglichkeiten. So wählen wir die westlichere Straße, weil sie asphaltiert ist. Aber leider nur am Anfang, dann kommen Baustellen über Baustellen. Wir müssen große Umleitungen in Kauf nehmen und erkennen bald, daß wir uns sicherlich die längere und auch schlechtere Straße ausgewählt haben. Immerhin können wir hierdurch erfahren, daß sich im Straßenbau mit russischer Hilfe einiges tut. Wir sind an der Stelle, die der russischen Politik wohl sehr am Herzen liegt, nämlich der Verbindung von Kabul mit den nördlichen Provinzen und der UDSSR.

Außerhalb des Ortes Gulbahar kommen wir zu der neuen Textilfabrikanlage und treffen schließlich Herrn Müller in seinem Heim. Er empfiehlt uns, die Straße ins Panschirtal nicht bis zum Ende, bis Dascht-i-Rewat, sondern nur bis Chrunju (ca. 5 km zuvor) zu fahren. Hier sollen wir die Vermittlung von Malik Surap in Anspruch nehmen. Er nennt uns Habib Rhaman, der einige Bergerfahrung besitzt und mit ihm bereits verschiedentlich im Gebirge war. Schließlich gibt er uns die Empfehlung mit, möglichst nur Pferde zu mieten und für den Arbeitstag bis 60 Afghani zu geben.

Nach dem Mittagessen im Kasino der Fabrik und einem erfrischenden Bad in dem von Herrn Müller errichteten Schwimmbassin geht die Fahrt nun dem Panschir-Fluß entlang ins Gebirge. Gleich hinter Gulbahar hat sich der Fluß schluchtartig in die Berge eingefressen. Es muß wohl schwierig gewesen sein, die Fahrstraße in die Felsen zu legen. Wir bekommen den ersten respektvollen Eindruck vom Hindukusch. Doch bald weitet sich das Tal wieder etwas, und von der höher liegenden Straße hat man einen schönen Blick auf die Ansiedlungen im Grund.

In Rucha werden wir vom Assistenten für Finanzen, Abdul Rafud, und dem Polizeichef bereits erwartet. Der Finanzminister fährt mit uns nach Sine. Unterwegs haben wir noch einen unliebsamen Aufenthalt durch einen Jeep, der die Straße sperrt. Der Fahrer und einige Männerhände sind aufgeregt am Fummeln. Es ist nicht auszumachen, warum das Fahrzeug nicht mehr gehen will. Da ein Ausweichen unmöglich ist, so müssen wir warten. Daran muß man sich gewöhnen! Nach etwa einer Stunde, es fängt schon an zu dunkeln, kann es tatsächlich weitergehen. So treffen wir bei Nacht in Sine ein.

Hier wartet bereits der Alakador mit seinen Helfern und Dienern auf uns. Sie bereiten uns einen nie erwarteten, würdigen Empfang. Unter einem großen Maulbeerbaum sind Teppiche ausgebreitet. Hier dürfen wir auf den zusätzlichen Polstern im Geviert Platz nehmen. Es wird ein weißes Tuch ausgebreitet und das Abendessen aus Reis, Huhn, Spinat, Zwiebelsoße, Früchten usw. serviert. Der hohe Herr des Gebietes persönlich bedient uns. Zum Abschluß gibt es den

obligatorischen Tee, der bei keinem Empfang und Essen fehlen darf. In angenehmer Plauderei unter dem klaren Sternenhimmel, bei Mondschein verleben wir einen nicht geahnten, ich möchte sagen, einen romantischen, bezaubernden Abend. Erst nach Mitternacht kommen wir zur Ruhe. Der Alakador bietet uns an, im Hause zu schlafen; doch wir ziehen es vor, in unseren Schlafsäcken, unter dem Blätterdach des riesigen Maulbeerbaumes und in der würzigen, ländlichen Luft zu bleiben.

27. 7.

Kaum fängt es an zu tagen, da ist auch bereits wieder Leben im Haus des Alakadors. Die fleißigen Helfer des Gastgebers interessieren sich für uns, aber wir sind noch zu müde, um mit dem ersten Hahnenschrei aufzustehen. Ob die Afghanen keinen Schlaf notwendig haben? Es fiel mir schon früher auf, daß eine eigentliche Nachtruhe nicht existiert. Am Tage ist es so heiß, daß die Leute den Schatten aufsuchen, und die eigentliche Tätigkeit beginnt dann, wenn die Sonne etwas tiefer steht. Es geht bis tief in die Nacht hinein, und vor Sonnenaufgang sind sie auch schon wieder munter. Vielleicht kann man sich an diese Methode gewöhnen; uns aber fällt es noch schwer, sich in gleicher Weise zu verhalten.

Als die Sonne auf unseren Lagerplatz scheint, ist es wirklich höchste Zeit, aus dem Sack zu kriechen und aufzustehen. Inzwischen hat der Gastgeber bereits einen Tisch gedeckt, und wir brauchen uns nur hinzusetzen. Ein Diener wird angestellt, mit seinem Wedel die lästigen Fliegen zu verscheuchen.

Wir verabschieden uns von dem Finanzminister Abdul Rafud und dem Alakador von Sine. Zu unserem persönlichen Schutz werden uns zwei Begleiter mitgegeben, ein Polizist und ein Assistent des Alakador, von Mohamed genannt „der reiche Mann“. Mit dieser zusätzlichen Last, die auf beide Fahrzeuge verteilt wird, geht es nun am Vormittag weiter das Panschirtal hinauf zu dem etwa 20 km entfernten Chrunju, ca. 2200 m, wo wir gegen 10 Uhr ankommen. Wir fragen nach dem Malik Surap, der auch bald zur Stelle ist und uns willkommen heißt. Von ihm erfahren wir, daß er uns behilflich sein will bei der Beschaffung der Pferde, bei der Unterbringung unserer Fahrzeuge und — falls notwendig — beim Versorgen mit Reiseproviant.

## Der Anmarsch mit Pferden und Eseln durch die Täler des Hindukusch

Malik Surap ist ein aufgeschlossener Mann, der bereits größere Reisen außerhalb seines Landes gemacht hat. Er erzählt von einer halbjährigen Kundfahrt durch Indien zusammen mit einem englischen Wissenschaftler. Das Bild, welches uns Herr Müller von dem hilfsbereiten und weltgewandten Bürgermeister vorgezeichnet hat, trifft voll zu. Wir fragen nach Habib Rhaman, dem Bergführer. Erhalten aber die Nachricht, daß er nicht in Chrunju sei, sondern schon seit Tagen in Kabul weilt. So müssen wir auf die Hilfe dieses „Bergerfahrenen“ verzichten und wie wir sehen werden, geht es auch ganz gut ohne Habib. Wir lernen ihn nach unserer Rückkehr kennen und haben den Eindruck, daß er sehr von der Konjunktur des aufkommenden Bergsteigens profitiert.

Nach einiger Zeit teilt uns der Malik mit, daß leider nur 5 Pferde zu beschaffen seien, er könne uns aber noch Esel zur Verfügung stellen, falls erforderlich. Für unser ca. 650 kg schweres Gepäck benötigen wir nach den Angaben der Leute über die Belastung der Pferde mit 75 kg und der Esel mit 56 kg Höchstgewicht noch ca. 4 Esel. Der Handel um die Gebühren pro Arbeitstag und Ruhetag dauert einige Zeit, denn die Forderungen waren uns doch zu hoch. Schließlich einigen wir uns auf den Satz, den Herr Müller uns bereits als Tip mitgegeben hat. Für Pferde wollen wir pro Arbeitstag 60 Afghani geben, für den Rasttag oder Rückweg sollen sie 30 Afghani bekommen, wobei wir den Rückweg auf 3 Tage begrenzt haben. Die Esel sollen pro Arbeitstag 40 Afghani, für den Rückweg 15 Afghani, pro Tag erhalten. Es war daran gedacht, wie die Geologen in Kabul es empfohlen haben, die Esel nach Hause zu schicken und die Pferde für den Rücktransport zu behalten. Später stellt sich heraus, wie wir noch sehen werden, daß dies nicht notwendig ist. Wir sind unserem Mohamed sehr dankbar, durch Einsparen des Ruhegeldes und vielleicht auch von Aufregungen, die sicher bei den untätigen Treibern entstanden wären, billiger als erwartet wegzukommen.

Für das Unterstellen und Bewachen der Fahrzeuge wollen wir 5 Afghani pro Tag bezahlen. Das ist aber dem für diesen Dienst vorgesehenen Afghanen zu wenig. Wir einigen uns dann auf 200 Afghani für die ganze Zeit und damit ist er freudig einverstanden. Auch wir sind nicht überfordert worden.

Wir haben jetzt die Aufgabe, unser Gepäck so aufzuteilen, daß wichtige, zweifach vorhandene Ausrüstungsgegenstände, wie Medikamente und dergleichen, auf verschiedene Tragtiere verteilt und daß die einzelnen Tragtiere auch entsprechend der angegebenen Lasten beladen werden. Wir versuchen, für jedes Tragtier die Lasten zusammenzustellen. Aber da machen wir doch die Rechnung

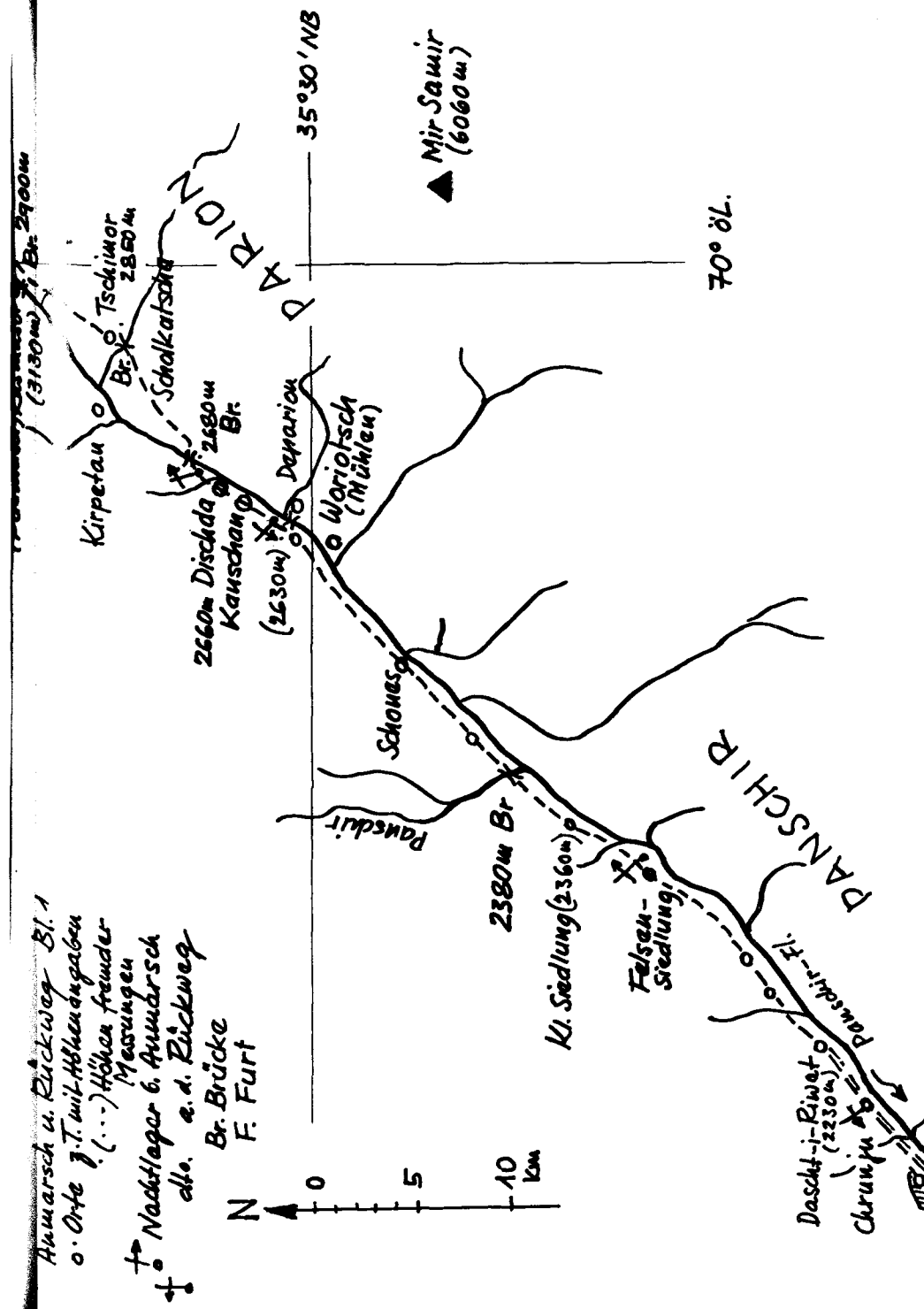
ohne die Treiber. Zum Schluß haben wir sie nach ihrem Gutdünken aufladen lassen. Wir sorgen nur dafür, daß eine gewisse Trennung der lebenswichtigen Güter vorgenommen wird. Die Pferde und Esel werden, wie wir feststellen müssen, nicht so sehr nach Gewicht beladen sondern nach der Größe des Packstückes, und es kam nicht selten vor auf unserem Marsch, daß die Esel größere Lasten schleppen mußten als die Pferde.

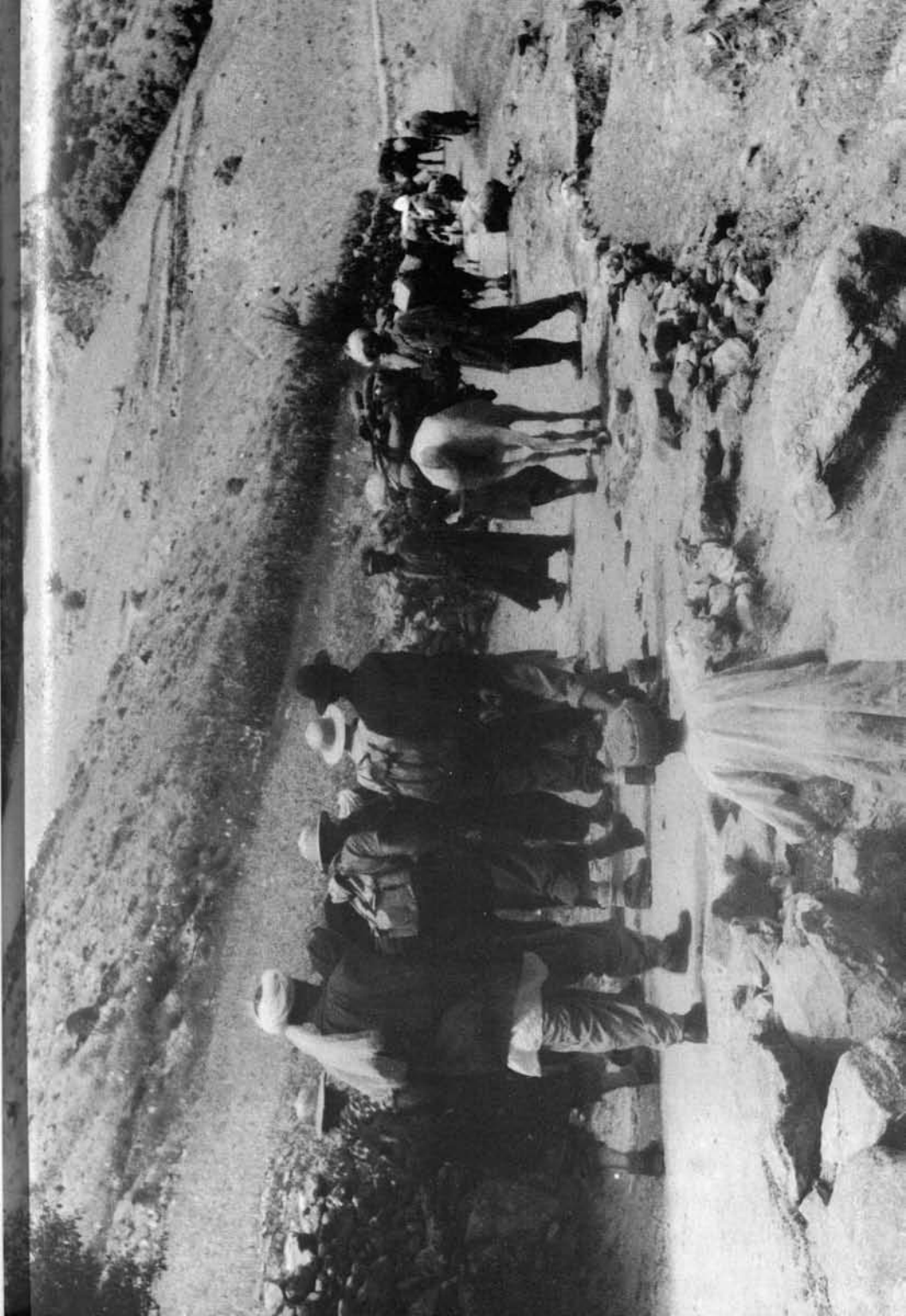
Etwa um 13.30 Uhr ist es soweit. Wir marschieren, begleitet von der zahlreichen Dorfjugend, die ihren Vätern und Bekannten noch ein Stück Weg das Ehrengelot gibt, und versehen mit den guten Wünschen des Malik hinaus, das Panshir-Tal aufwärts nach Dascht-i-Rewat. Dann kommen noch einige Dörfer. Wir haben herrliche Tiefblicke auf den Panshir-Fluß. Es geht an den Hängen bergauf, bergab. Später verläuft der Weg im Talgrund, so daß wir eine angenehme Kühlung durch das munter sprudelnde Wasser empfinden.

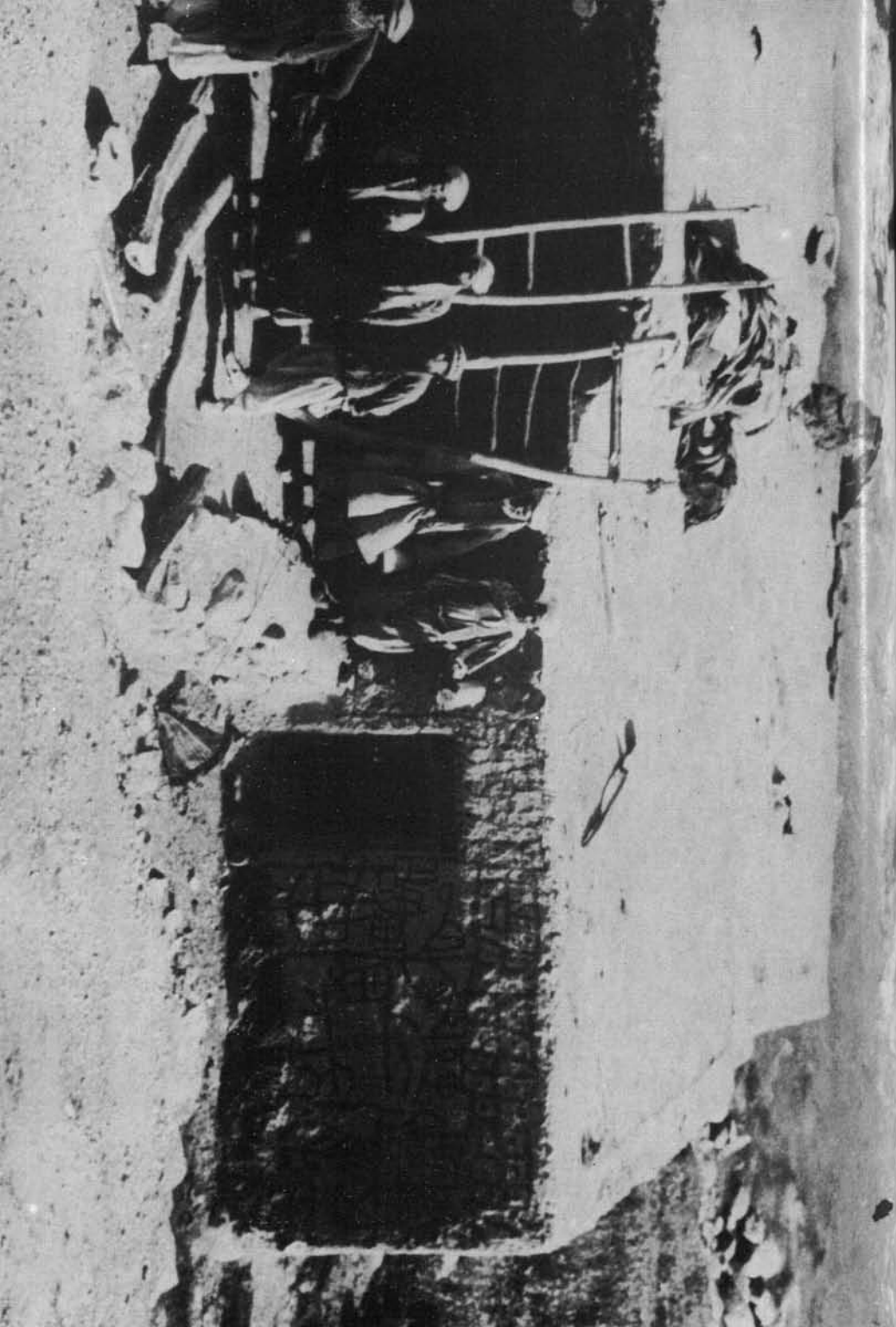
Die erste Nacht verbringen wir in der Nähe einer kleinen Siedlung (2350 m). Die Unterkünfte der Einheimischen sind an Felsen angelehnt oder in Höhlen hineingebaut. Es ist doch etwas eigenartig, zum erstenmal mit den fremden Leuten zusammen zu sein. Wir müssen ihre Eigenheiten kennenlernen, wir müssen uns in ihre Gewohnheiten und in ihr Denken einfühlen. Dazu gehört zu wissen, daß der Start am Morgen sehr viel Zeit beansprucht, denn das Packen dauert oftmals mehr als eine Stunde. Die Treiber haben sich verpflichtet, ihre Verpflegung selbst zu beschaffen, und wir waren der Meinung, daß sie diese zusätzlich mitnehmen. Sie sind aber vielmehr darauf aus, sich die Verpflegung in den Ortschaften zu „organisieren“. Wir haben sehr bald herausbekommen, daß die Tagesmärsche sich deshalb immer nach Ortschaften orientieren sollten. Das ist uns nicht gerade angenehm. Wir haben uns durch unsere Verproviantierung und unsere Zelte für die Unterkunft unabhängig von Ortschaften gemacht, und wir sind auch nicht darauf angewiesen, etwa bereits um 16.00 Uhr einen Tag zu beenden, weil vielleicht erst 3 oder 4 Stunden später wieder eine Ortschaft in Sicht ist. So haben wir den ersten Tag etwas Kummer mit unseren Leuten. Wir stellen unseren Treibern von den in Kabul erstandenen Nahrungsmitteln (Reis, Fett, Rosinen u. a.) zur Verfügung, so daß wir doch bald erreichen, da über Nacht zu bleiben, wo es uns beliebt. Außerdem lehren wir die Treiber, und hier sind die jüngeren besonders eifrig, Brennmaterial zu sammeln und Feuer zu machen.

28. 7.

Immerhin nach 1½ Stunden Packen können wir gegen 6.00 Uhr abmarschieren. Um 7.45 Uhr erreichen wir das Ende des Panshir-Tales (2380 m). Hier bilden zwei Bäche den Hauptfluß. Wir über-







schreiten auf einem etwas wackeligen Steg den Panshir, — die Pferde werden durchs Wasser geführt — und verfolgen weiter etwa in gleicher Richtung das Parion-Tal. Parion heißt soviel wie „Feenfluß“, wenn man der Übersetzung von Mohamed Glauben schenken kann, denn er sagte uns „Fairy-River“. Um die Mittagszeit sind wir in Schones (2350 m). Hier können wir unter einem Weidenbaum hoch über dem Tal etwas Schutz vor der Mittagssonne finden.

Das weitere Wegstück führt durch eine Steilstufe. Dahinter weitet sich wieder das Tal, wir finden grüne Wiesen und üppige Felder vor. Von oben blicken wir auf Wariotsch, das uns in Erinnerung bleiben wird durch die Wassermühlen, welche von einem Seitenbach angetrieben werden. In Deparion (2540 m) erreichen wir dann das Flußbett. Hier führt auch eine Brücke mit Geländer, die einzige dieser Art, die wir auf unserem ganzen Weg beobachten konnten, über den Parion-Fluß. Außerdem fällt uns ein buntes Haus mit interessanten Zeichnungen auf. Auf dem Dach steht eine Kinderwiege. Das sind alles Dinge, die auf einen Wohlstand und Kultur hindeuten. Wir haben sie sonst nicht mehr gesehen.

Etwa eine Wegstunde weiter kommen wir nach Kanschon (17.00 Uhr). Es wird nun Zeit, sich nach einem Rastplatz umzusehen. Die Treiber wollen nicht weiter. Wir erreichen schließlich, daß sie noch bis oberhalb Dischda (2660 m, 17.30 Uhr) mit uns gehen. Trudi und Berni sind vorausgeeilt; wir dachten, sie würden eine ideale Liegestätte suchen. Da aber die Treiber nicht mehr weiter wollen, so steigen wir von dem auf der Anhöhe verlaufenden Weg über steile Geröllhänge etwa 150 m hinab zum Fluß und übernachten angelehnt an größere Steinhaufen in der Nähe sumpfiger Wiesen und haben eine gute Weidefläche für die Tiere. Mit diesem Nachtlager erzwingen wir uns bei den Treibern die Einsicht, daß wir nicht gewillt sind, da zu bleiben, wo es ihnen beliebt, sondern wo wir es für zweckmäßig halten.

#### 29. 7.

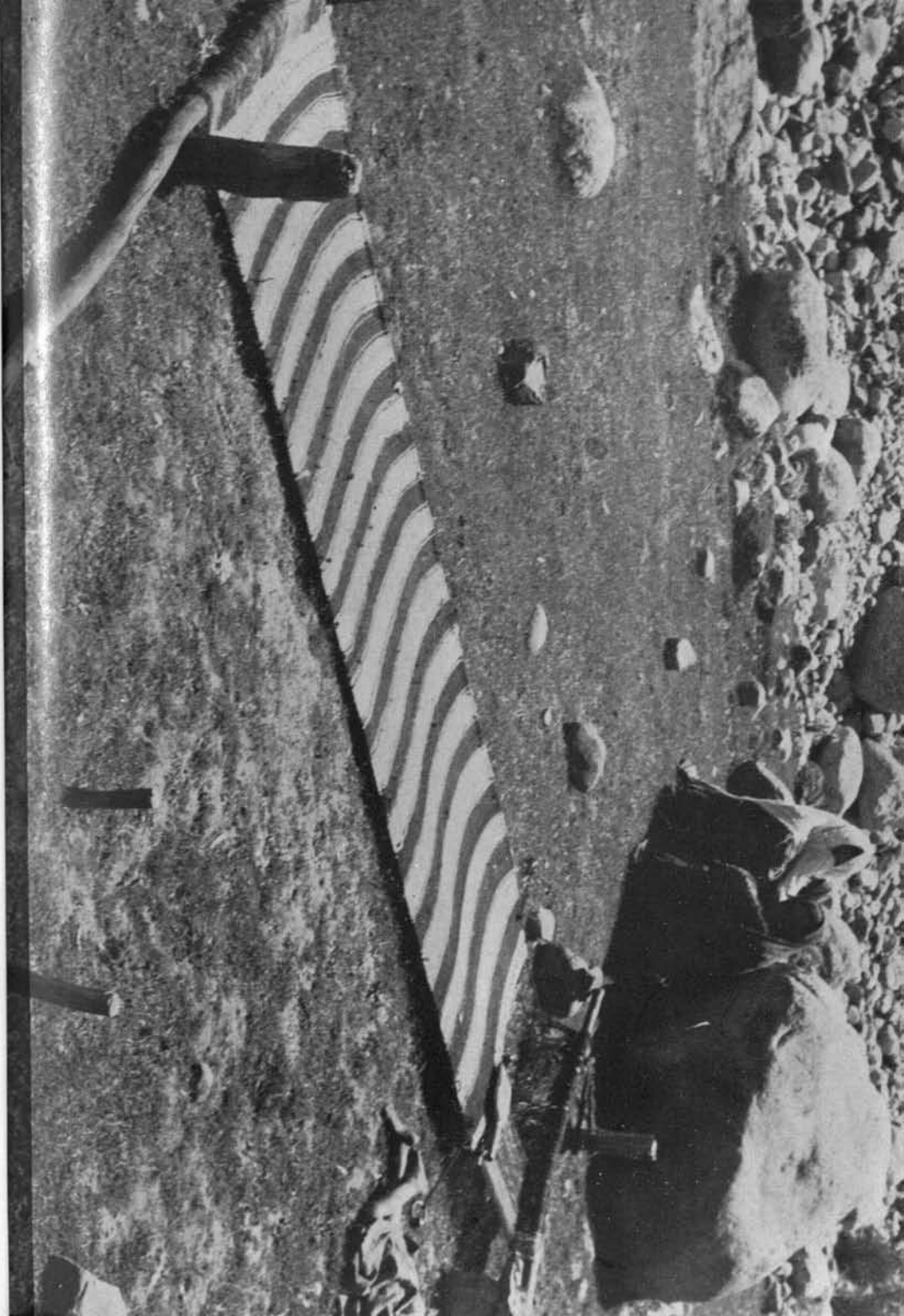
Heute geht das Packen etwas flotter. Offensichtlich kennen nun die Treiber ihre Packstücke. Sie helfen sich gegenseitig, diese auf den Tragtieren zu vertäuen. Da wir im Talgrund sind, ist es am Morgen noch verhältnismäßig kühl, so daß wir erst gegen 7.00 Uhr abmarschieren können. Unser Steig führt durch das sumpfige Wiesengelände wieder hinauf zu dem Weg, den wir am Tage vorher verlassen haben. Behutsam sind die Tiere durch das Gelände zu führen, damit sie nicht im Sumpfe stecken bleiben. Wir müssen bald den Fluß überqueren. Eine verhältnismäßig stabile Brücke (ca. 2680 m) leitet hinüber zum linken Ufer (etwa 8.00 Uhr). Wieder hinauf geht es hoch über den Fluß. Die nächste Ortschaft, Scholkatscha, wird gegen 9.15 Uhr erreicht. Etwas später sind wir in Tschimor

(Kirpetau, 2850 m). Dieser Ort liegt etwas höher über einem kleinen Seitental und ist mir deshalb in guter Erinnerung, weil er sehr solide, festungsähnliche Häuser besitzt. Die Lehm- und Steinmauern dieser Häuser müssen meterdick sein. Die kleinen Fenster erwecken den Eindruck einer Festung vergangener Zeiten. In Pasmator (oder auch Rasmator, 2900 m) steigen wir von der Anhöhe wieder hinunter ins Tal. Wir besuchen aber nicht den Ort, der jenseits des Flusses liegt und zu dem eine solide Brücke hinüberführt, sondern bleiben auf der linken Flußseite, denn unser Weiterweg führt auf dieser Seite talaufwärts. Auf einer Wiese können wir beobachten, wie fleißige Frauenhände Tragetaschen und Kleidungsstücke auf primitiven Webstühlen im Freien herstellen (s. Bild).

Hier, etwas weiter flußaufwärts, entschließen wir uns, eine ausgedehnte Mittagsrast zu halten, weil die Treiber nicht mehr länger gehen wollen. Es zeichnen sich bereits Dinge ab, die mit dem Anjuman-Paß zusammenhängen. Mohamed und die beiden Begleitpersonen des Alakador sind eifrig am diskutieren. Wie wir später feststellen, haben sie Angst vor den Feinden, die in der Nähe des Anjuman-Passes sein sollen. Sie stellen wohl Überlegungen an, wie sie den Schutz unserer Truppe erhöhen können.

Auf dem Weg zum Paß in der Nähe eines kleinen Seitentales (ca. 3250 m) treffen wir Günter Ebert (Schmetterlingsforscher und -sammler) aus Nürnberg, gegen 16.00 Uhr, von dessen Existenz wir bereits auf der Botschaft in Kabul erfahren haben. Man war besorgt um sein Schicksal, weil er sich nach der verabredeten Zeit nicht zurückgemeldet hat. Herr Grüning hat uns gebeten, nach Herrn Ebert Ausschau zu halten. Der Zufall will es, daß wir uns hier begegnen. So können wir Herrn Ebert schonend auf einen „feierlichen“ Empfang in Kabul vorbereiten. Wir unterhalten uns auch darüber, ob es möglich sein wird, Pferde im Landesinnern für den Rückmarsch anzuwerben. Mohamed haben wir bereits die Absicht angedeutet, daß wir auf das Warten der Treiber im Gebirge verzichten möchten. Wir erfahren nun, daß dies durchaus möglich sein müßte. Die Pferde im Anjuman- und Munjon-Tal sollen sogar billiger zu bekommen sein als im Panshir-Tal, wo man schon durch hohe Preisangebote verwöhnt ist.

Weiter steigen wir hinauf zum Anjuman-Paß. Unsere Treiber haben es merkwürdigerweise recht eilig. Wie wir später feststellen müssen, hat dies seinen Grund darin, daß sie aus Angst vor dem Paß nicht im Freien, sondern unbedingt in der Nähe von Behausungen bleiben wollen. Es herrscht eine allgemeine Nervosität vor dem Anjuman-Paß, die wir nicht recht verstehen können. Vermutlich hat es sich oft zugetragen, daß Diebe aus Nuristan ins Parion-Tal kamen und Schafe oder sonstige Haustiere mitgenommen haben. Darüber sind wohl schon ernste Auseinandersetzungen entstanden. So wollen sie





unter allen Umständen in größerer Verteidigungsgemeinschaft sein. Sie marschieren unaufhaltsam bis tief in die Dunkelheit, um zu Nomadenzelten zu kommen. Trudi, Liesel und ich sind durch die Unterhaltung mit Herrn Ebert leider etwas später dran, so daß wir die Treiber mit ihren Tieren nicht mehr einholen können, um sie zu veranlassen, zu einer früheren Stunde, in der Nähe von Wasser und Weideplätzen und befreit von dem Gekläffe, das die Hunde der Nomaden vollführen, unsere Zelte aufzuschlagen. Wir müssen notgedrungen im Dunkelwerden mit hinauf zu dem großen Zeltlager (ca. 3650 m). Das letzte Wegstück wird uns noch erleichtert. Man schickt uns die Pferde entgegen, so daß wir reitend den Tag beenden können.

Unterwegs können wir beobachten, wie ein junger Nomade eine Kamelmutter töten muß. Wir vermuten, daß dieses Tier abgestürzt ist und sich ein Bein gebrochen hat. Ihr Kind steht klagend bei der Mutter und will sie nicht verlassen. Es weint richtige Tränen. Otto ist dem Kameltreiber behilflich, das junge Tier mit hinauf zu den Zelten der Nomaden zu bringen.

Die Angstpsyche vor dem Anjuman-Paß führte dazu, daß Mohamed und „der reiche Mann“ aus den Ortschaften unterhalb des Passes eine Schutztruppe von 5 bewaffneten Männern anwerben (u. a. Malik von Tschimor). Das alles ohne uns zu fragen und ohne unser Zutun! Wir haben das Empfinden, daß man uns, wenn wir mit dieser bewaffneten Truppe auftauchen, für Banditen hält und eher bekämpft, als wenn wir ohne diesen Schutz sind.

30. 7.

Die Nacht ist kühl und windig. Wir kommen nur langsam in Bewegung mit dem Packen. Ein Pferd läuft davon, weil es von einem Nomadenhund gehetzt wird, und es dauert lange Zeit, bis es wieder eingeholt werden kann. Liesel verarztet die Leute. Bei der Behandlung eines Kindes wird sie von einem großen Hund angefallen und in die rechte Wade gebissen. Eine mehr als 12 cm lange, klaffende Wunde ist die Folge davon. Wie sich später herausstellt, ist diese Hauptwunde, die für's erste auffällt, nicht alles. Die Zähne des Hundes sind auch noch auf der entgegengesetzten Seite der Wade, wie es sich an Löchern feststellen läßt, sehr wirksam. Hierdurch kommt der Aufbruch ins Stocken. Es erhebt sich die bange Frage, ob wir überhaupt weiter können. Liesel nimmt beherzt aus ihrem Operationskasten Nadel und Faden und näht die Wunde selbst wieder zu. Wir verlangen von den Nomaden ein Pferd, damit die Patientin reiten kann, denn Gehen ist nun unmöglich. Die Verständigung hierüber gestaltet sich aber recht kompliziert. Die Nomaden bringen kein Verständnis für unsere Notlage auf. Sie behaupten, das sei ein Unfall, für den sie nicht einzustehen hätten.

Der Zufall fügt es, daß ein Begleitmann beauftragt ist, ein Pferd aus dem Parion-Tal ins Anjuman-Tal zu bringen. Er bietet uns dieses Pferd als Reittier an. Wir hoffen, in Anjuman ein Pferd anwerben zu können, sofern sich die Lasten auf unseren Tieren nicht so verteilen lassen, daß ein Pferd als Reittier freizumachen ist.

Mühsam, wie gelähmt durch dieses Mißgeschick, geht es nun hinauf zur Paßhöhe (4225 m), wo wir gegen 11.15 Uhr stehen. Von hoher Warte aus blicken wir ins Parion- und Anjuman-Tal. Ein langes Palaver entsteht nun um den Abschied. Unser polizeilicher Schutz will mit den beiden Pferden, die noch zusätzlich dabei sind, zurückgehen, mit ihnen auch „der reiche Mann“, der Assistent des Alakador von Sine. Es wäre notwendig gewesen, die Tragtiere umzupacken, damit ein Tier für Liesel frei wird. Wir erreichen schließlich doch, daß ein Reitpferd mit bis zum Talgrund nach Anjuman kommt.

Der Weg hinunter zum Tal des Anjuman-Flusses ist wesentlich steiler als der Aufstieg. Man sagte uns bereits in Chrunju, daß auf dieser Strecke schon manches Tier abgestürzt sei. Deshalb wollen auch die Tierbesitzer nicht gern jenseits des Anjuman-Passes gehen. Nach etwa drei Stunden erreichen wir die saftigen Wiesen im Talgrund (ca. 3500 m) und richten uns zu einer verdienten Erholungspause ein. Das klare Wasser des Flusses reizt zu einem Fußbad, so daß wir restauriert um 16.30 Uhr weiter talaus zum Anjuman-See ziehen können. Hier wird gegen 18.00 Uhr in etwa 3350 m Höhe das Lager zur Nacht aufgeschlagen.

Wir verbringen einen friedlichen Abend an den Ufern des Anjuman-Sees. In den klaren, frischen Wassern des Hochgebirgsflusses huschen gewandte Fische. Sie erinnern mich an die Forellen der heimatischen Schwarzwald-Bäche. Nur die Umgebung paßt nicht so recht zu dem heimatischen Bild. Es fehlen die schwarz dunklen Tannen, die den Schwarzwald-Tälern das Gepräge geben. Hier ist alles licht, kristallklar und, wenn die Sonne hinter den Bergen verschwindet, von einer „unverbindlichen“ Kühle. Kein Baum, kein Strauch ist, soweit man auch blicken kann, zu entdecken. Unsere Leute sammeln vertrocknete Nelkenstauden und hartholzige Pflanzenreste, um sich ein Feuer anzumachen. Tee, Reis mit möglichst viel Fett oder Öl und Fladenbrote sind neben getrockneten Früchten — einem Art Kuchen aus Maulbeeren und Aprikosen — die Hauptnahrungsmittel. Wir selbst bringen die Petrolkocher in Gang und bereiten das Mahl, das fürstlich zu nennen ist, wenn man mit unseren Maßstäben das Essen der Einheimischen in Vergleich zieht.

### 31. 7.

Bei Sonnenschein, gegen 7.30 Uhr, sind wir startklar. Mit gutem Zureden gelingt es uns, die Treiber zu bewegen, die Lasten auf den Tieren so zu verteilen, daß Liesel mit einem leicht bepäckten

unter allen Umständen in größerer Verteidigungsgemeinschaft sein. Sie marschieren unaufhaltsam bis tief in die Dunkelheit, um zu Nomadenzelten zu kommen. Trudi, Liesel und ich sind durch die Unterhaltung mit Herrn Ebert leider etwas später dran, so daß wir die Treiber mit ihren Tieren nicht mehr einholen können, um sie zu veranlassen, zu einer früheren Stunde, in der Nähe von Wasser und Weideplätzen und befreit von dem Geklaffe, das die Hunde der Nomaden vollführen, unsere Zelte aufzuschlagen. Wir müssen notgedrungen im Dunkelwerden mit hinauf zu dem großen Zeltlager (ca. 3650 m). Das letzte Wegstück wird uns noch erleichtert. Man schickt uns die Pferde entgegen, so daß wir reitend den Tag beenden können.

Unterwegs können wir beobachten, wie ein junger Nomade eine Kamelmutter töten muß. Wir vermuten, daß dieses Tier abgestürzt ist und sich ein Bein gebrochen hat. Ihr Kind steht klagend bei der Mutter und will sie nicht verlassen. Es weint richtige Tränen. Otto ist dem Kameltreiber behilflich, das junge Tier mit hinauf zu den Zelten der Nomaden zu bringen.

Die Angstpsyche vor dem Anjuman-Paß führte dazu, daß Mohamed und „der reiche Mann“ aus den Ortschaften unterhalb des Passes eine Schutztruppe von 5 bewaffneten Männern anwerben (u. a. Malik von Tschimor). Das alles ohne uns zu fragen und ohne unser Zutun! Wir haben das Empfinden, daß man uns, wenn wir mit dieser bewaffneten Truppe auftauchen, für Banditen hält und eher bekämpft, als wenn wir ohne diesen Schutz sind.

### 30. 7.

Die Nacht ist kühl und windig. Wir kommen nur langsam in Bewegung mit dem Packen. Ein Pferd läuft davon, weil es von einem Nomadenhund gehetzt wird, und es dauert lange Zeit, bis es wieder eingeholt werden kann. Liesel verarztet die Leute. Bei der Behandlung eines Kindes wird sie von einem großen Hund angefallen und in die rechte Wade gebissen. Eine mehr als 12 cm lange, klaffende Wunde ist die Folge davon. Wie sich später herausstellt, ist diese Hauptwunde, die für's erste auffällt, nicht alles. Die Zähne des Hundes sind auch noch auf der entgegengesetzten Seite der Wade, wie es sich an Löchern feststellen läßt, sehr wirksam. Hierdurch kommt der Aufbruch ins Stocken. Es erhebt sich die bange Frage, ob wir überhaupt weiter können. Liesel nimmt beherzt aus ihrem Operationskasten Nadel und Faden und näht die Wunde selbst wieder zu. Wir verlangen von den Nomaden ein Pferd, damit die Patientin reiten kann, denn Gehen ist nun unmöglich. Die Verständigung hierüber gestaltet sich aber recht kompliziert. Die Nomaden bringen kein Verständnis für unsere Notlage auf. Sie behaupten, das sei ein Unfall, für den sie nicht einzustehen hätten.

Der Zufall fügt es, daß ein Begleitmann beauftragt ist, ein Pferd aus dem Parion-Tal ins Anjuman-Tal zu bringen. Er bietet uns dieses Pferd als Reittier an. Wir hoffen, in Anjuman ein Pferd anwerben zu können, sofern sich die Lasten auf unseren Tieren nicht so verteilen lassen, daß ein Pferd als Reittier freizumachen ist.

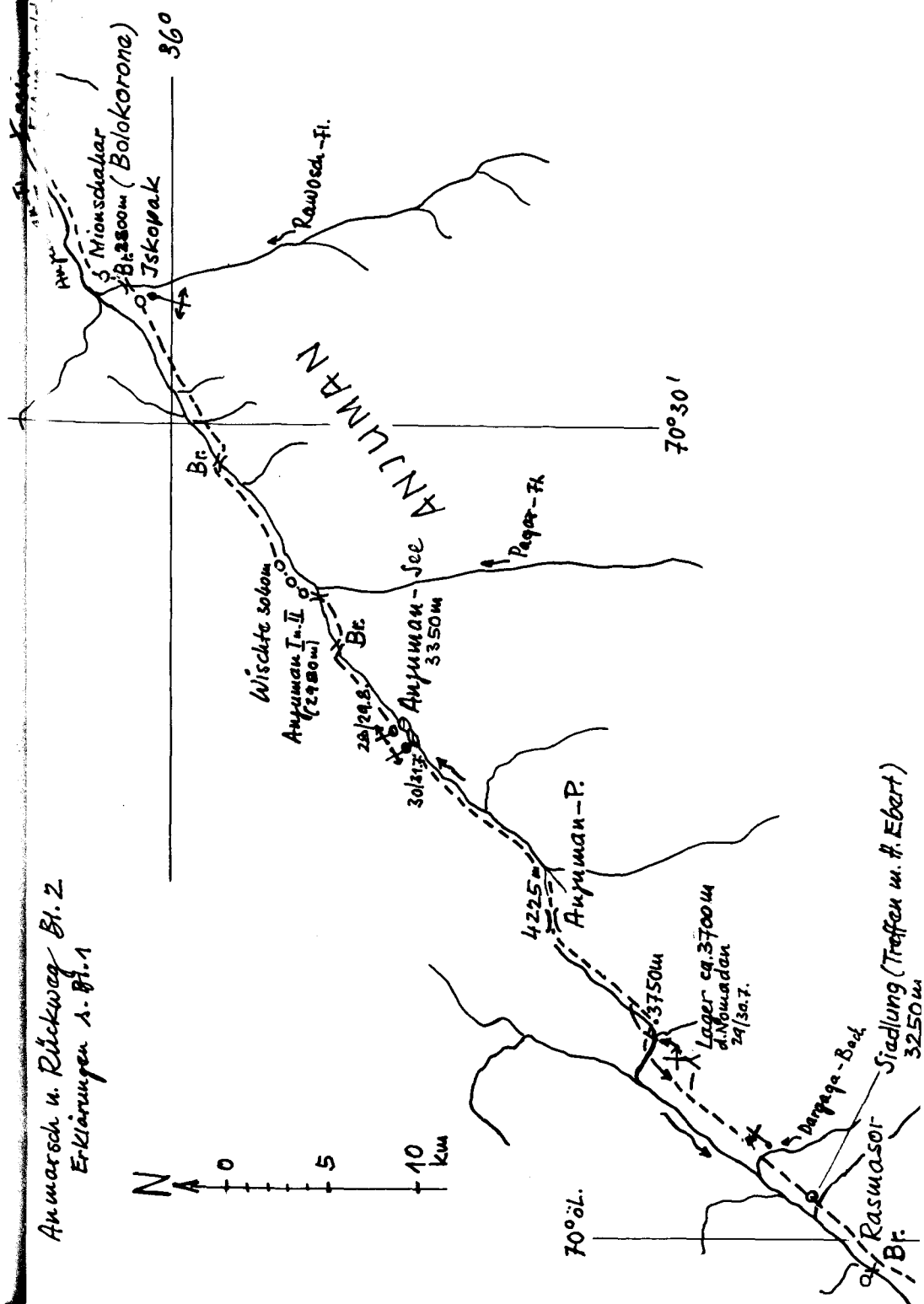
Mühsam, wie gelähmt durch dieses Mißgeschick, geht es nun hinauf zur Paßhöhe (4225 m), wo wir gegen 11.15 Uhr stehen. Von hoher Warte aus blicken wir ins Parion- und Anjuman-Tal. Ein langes Palaver entsteht nun um den Abschied. Unser polizeilicher Schutz will mit den beiden Pferden, die noch zusätzlich dabei sind, zurückgehen, mit ihnen auch „der reiche Mann“, der Assistent des Alakador von Sine. Es wäre notwendig gewesen, die Tragtiere umzupacken, damit ein Tier für Liesel frei wird. Wir erreichen schließlich doch, daß ein Reitpferd mit bis zum Talgrund nach Anjuman kommt.

Der Weg hinunter zum Tal des Anjuman-Flusses ist wesentlich steiler als der Aufstieg. Man sagte uns bereits in Chrunju, daß auf dieser Strecke schon manches Tier abgestürzt sei. Deshalb wollen auch die Tierbesitzer nicht gern jenseits des Anjuman-Passes gehen. Nach etwa drei Stunden erreichen wir die saftigen Wiesen im Talgrund (ca. 3500 m) und richten uns zu einer verdienten Erholungspause ein. Das klare Wasser des Flusses reizt zu einem Fußbad, so daß wir restauriert um 16.30 Uhr weiter talaus zum Anjuman-See ziehen können. Hier wird gegen 18.00 Uhr in etwa 3350 m Höhe das Lager zur Nacht aufgeschlagen.

Wir verbringen einen friedlichen Abend an den Ufern des Anjuman-Sees. In den klaren, frischen Wassern des Hochgebirgsflusses huschen gewandte Fische. Sie erinnern mich an die Forellen der heimatlichen Schwarzwald-Bäche. Nur die Umgebung paßt nicht so recht zu dem heimatlichen Bild. Es fehlen die schwarzdunklen Tannen, die den Schwarzwald-Tälern das Gepräge geben. Hier ist alles licht, kristallklar und, wenn die Sonne hinter den Bergen verschwindet, von einer „unverbindlichen“ Kühle. Kein Baum, kein Strauch ist, soweit man auch blicken kann, zu entdecken. Unsere Leute sammeln vertrocknete Nelkenstauden und hartholzige Pflanzenreste, um sich ein Feuer anzumachen. Tee, Reis mit möglichst viel Fett oder Öl und Fladenbrote sind neben getrockneten Früchten — einem Art Kuchen aus Maulbeeren und Aprikosen — die Hauptnahrungsmittel. Wir selbst bringen die Petrolkocher in Gang und bereiten das Mahl, das fürstlich zu nennen ist, wenn man mit unseren Maßstäben das Essen der Einheimischen in Vergleich zieht.

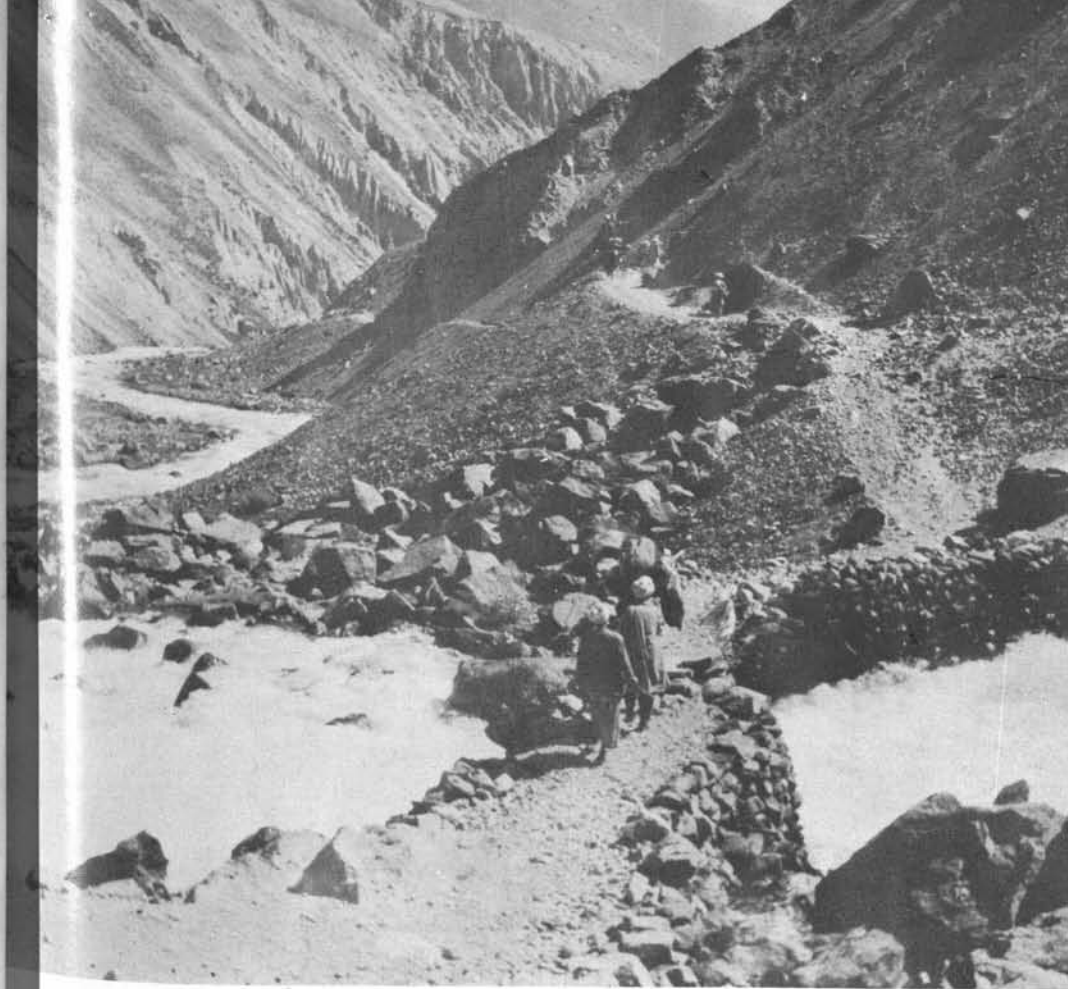
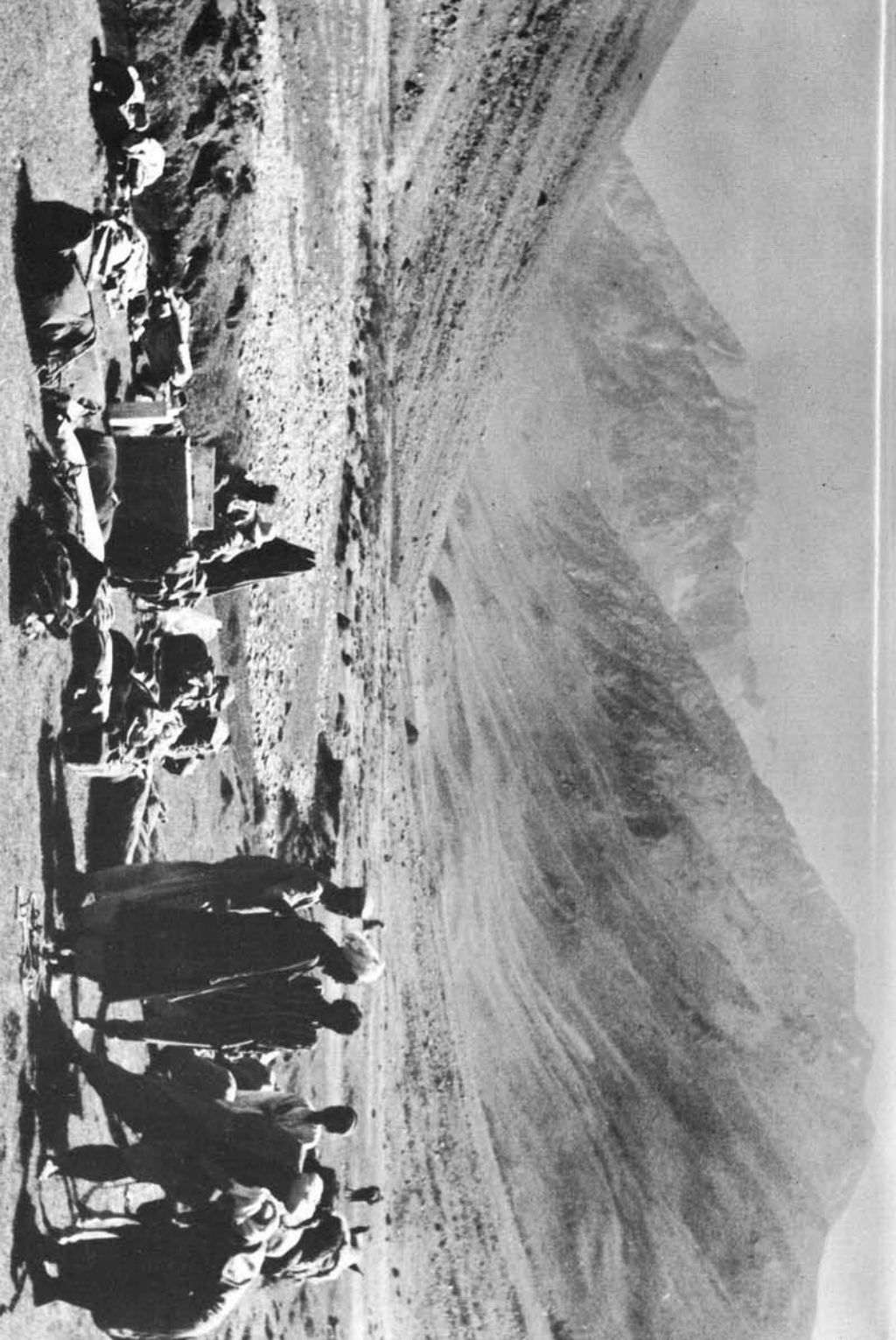
### 31. 7.

Bei Sonnenschein, gegen 7.30 Uhr, sind wir startklar. Mit gutem Zureden gelingt es uns, die Treiber zu bewegen, die Lasten auf den Tieren so zu verteilen, daß Liesel mit einem leicht bepackten



Anmarsch u. Rückweg Bl. 2  
Erklärungen s. Bl. 1







Pferd transportiert werden kann. Bald treffen wir auf eine Schafherde. Die jungen Karakul-Lämmer, die man verschont hat, reizen verständlicherweise zu Aufnahmen, und jeder von uns geht auf Jagd mit der Kamera.

Der Weg führt weiter durch das enge, romantische Anjuman-Tal, das abwechselnd Schluchten und bewachsene Schwemmflächen bietet. Eine solide Steinbrücke leitet vom linken zum rechten Ufer hinüber. Gegen 10.00 Uhr erreichen wir die erste größere Siedlung: Anjuman. Der Troß von 9 Packtieren, einer Dame hoch zu Pferd, vier komisch anmutenden Fremdlingen, einigen militärischen Begleitpersonen wirkt offensichtlich auf die Bewohner von Anjuman aufregend und seltsam. Man will uns durchaus nicht weiterziehen lassen, ohne daß der Dorfgewaltige, der Malik, davon Kenntnis hat. Wir müssen lange durch die winkligen Gassen und Mauern streifen, suchen und fragen, bis wir den Bürgermeister finden können.

Inzwischen ist ein Teil unserer Truppe zum zweiten Dorf Anjuman weitergezogen. So geht der Malik mit uns zum benachbarten Kollegen. Hier werden wir in ein turmähnliches Gebäude geleitet. Die Söhne des Malik empfangen uns in Vertretung des Vaters, der, wie wir erfahren können, in der Sommerfrische im Munjon-Tal sich aufhält. Der quadratische Empfangsraum ist mit wertvollen Teppichen ausgelegt. Kleine Fenster vermitteln die Verbindung nach draußen. Die Lehmwände sind von stattlicher Dicke; es ist angenehm kühl im Innern. Wir erhalten Tee zum Empfang und, da es gegen Mittag geht, werden wir auch zu einem Essen bestehend aus gebratenen Eiern und Fladenbrot eingeladen. So sitzen wir in der Runde mit den jungen Söhnen des Malik und den ehrwürdigen Vertretern des Volkes von Anjuman. Als sie vernehmen, daß wir aus Deutschland kommen, so werden sie gesprächig, gleichsam als wollten sie sagen, na, dann sind wir ja Stammesgenossen und Freunde. Einer der älteren Herren berichtet, daß vor vielen Jahren schon mal ein Herr Lehmann (?) hier gewesen sei. Es muß sich wohl der Schilderung nach um einen merkwürdigen Kautz gehandelt haben. Am Tage sei er unterwegs nach Steinen, Planzen und mancherlei Getier gewesen, und nachts da habe er mit einem langen Rohr in den Mond und die Sterne gesehen. Das war den Männern von Anjuman doch etwas seltsam. Sie wunderten sich nur, wie ein Mensch ohne Schlafen auskommen und von so nutzlosem Tun leben kann. Man will uns noch lange dabehalten und vieles wissen. Wir müssen versprechen, auf dem Rückweg wieder anzuhalten um von unserer Fahrt zu berichten.

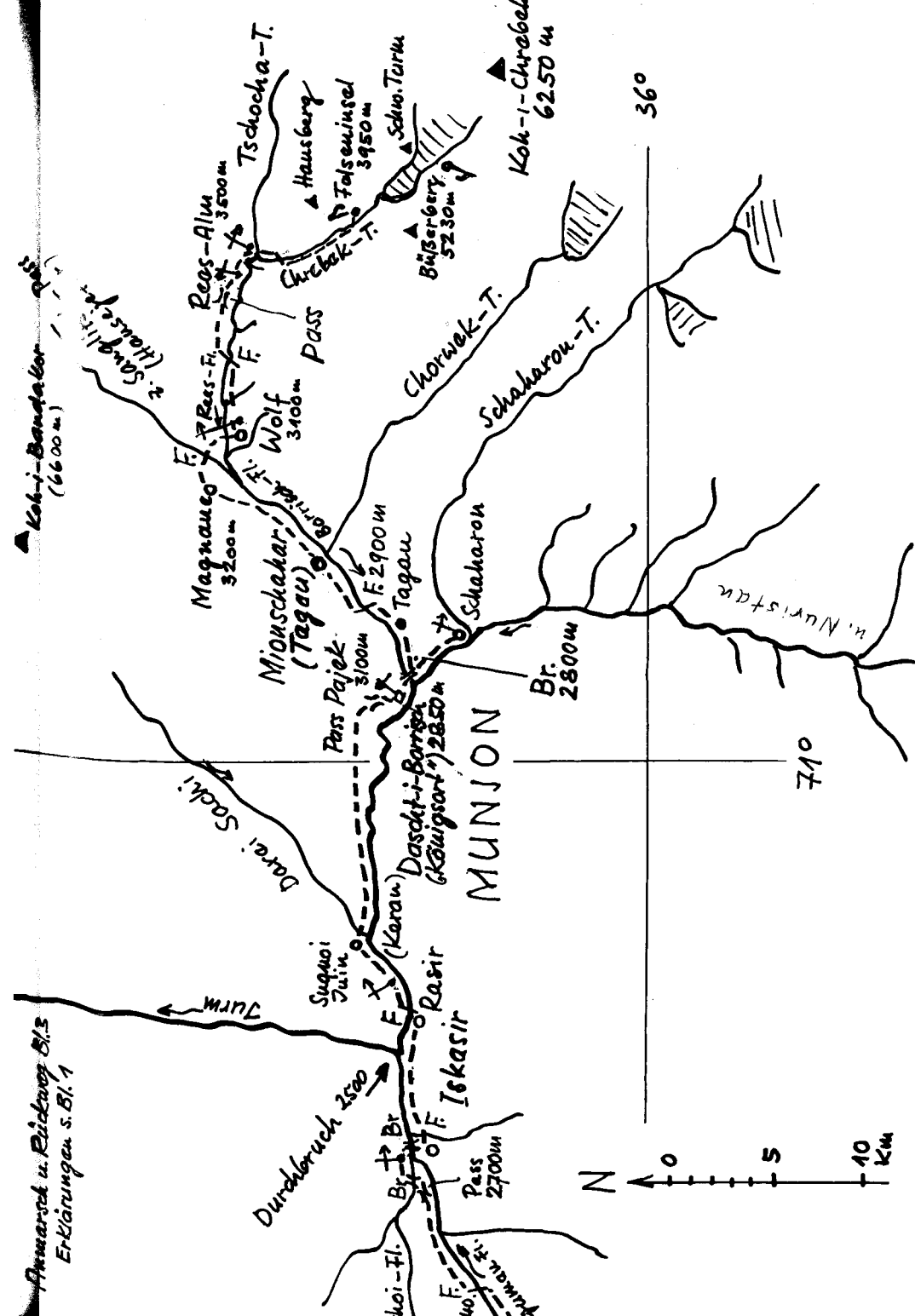
Die Söhne des Malik begleiten uns zum Dorfausgang. Hier verabschieden wir uns auch von den zwei Beschützern aus Sine und erhalten einen ortskundigen Begleiter aus Anjuman für den Weiterweg.

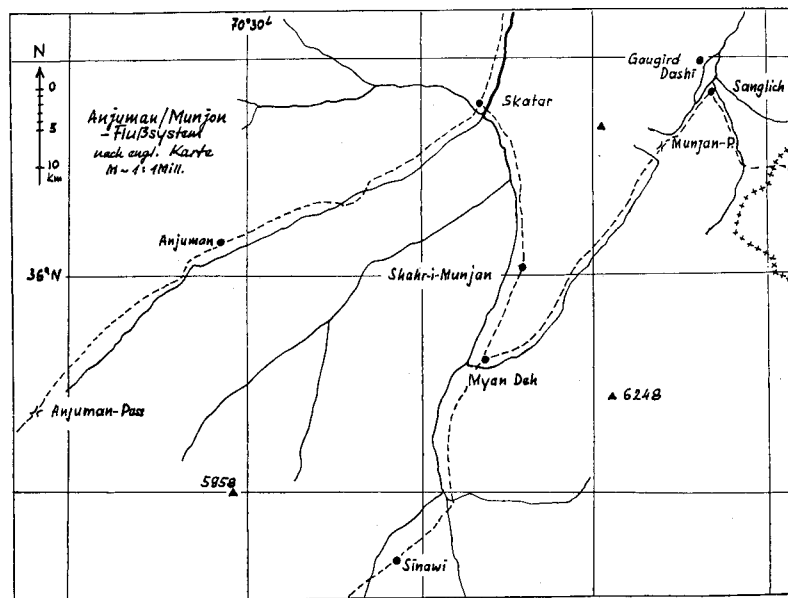
Der Pfad geht anfänglich auf der linken Seite hoch über dem Flußtal entlang, bis dieses sich wieder verengt. Über eine schwindelnde Brücke wechseln wir auf die andere Talseite. Trudi und Otto verfolgen, weil ein Weglein vorhanden, das Flußtal im Grund neben dem Wasser weiter in der Annahme, daß es sich bequemer gehen läßt. Sie müssen aber reumütig zu uns über den steilen Hang zurückkehren, denn eine Brücke zum weiteren Verfolgen des Flußlaufes fehlt. Unser Weg führt über felsige Stufen hinauf zum flachen Hang und folgt den Mulden der Seitenbäche. Schließlich verläßt er das Anjuman-Tal über einen Paß. Von hier haben wir einen weiten Blick auf die terrassenförmig angelegten Siedlungen Bologorone. Wir erreichen den Ort Iskopak. Da es Abend wird, suchen wir eine Lagerstätte in der Nähe des Dorfes, doch die Möglichkeiten sind nicht sonderlich gut. Der alte Malik begrüßt uns und zeigt uns am Fluß Rawosch ein Plätzchen zum Bleiben (2800 m). In der Nähe einer Wassermühle lagern wir zerstreut zwischen den Steinen, wo es eben angeht.

# 1. 8.

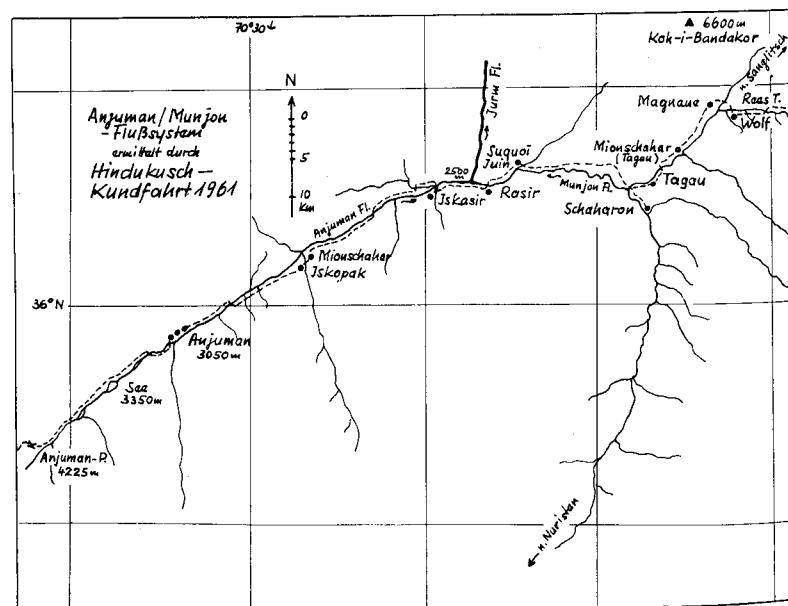
Unser Weiterweg bringt uns nach Mionschahar (-Bologorone), dem zweiten Ort der Siedlung. Vom Lagerplatz steigen wir in Kehren steil auf. Dann müssen wir ebenso steil hinunter ins Tal des Anjuman. Von dem Malik des Ortes erhalten wir einen sympatischen Begleiter, der uns den richtigen Weiterweg zeigen soll. Gegen 11.30 Uhr erreichen wir das Auenwäldchen, eine Schwemmlandfläche mit Weiden, Sanddornbäumen und ähnlichem dornigen Gehölz, welche uns bereits von Herrn Ebert unterwegs und den Geologen in Kabul angekündigt wurde. Hier muß auch der Fluß durchschritten werden. Die Wasserarme sind so reißend und tief, daß die Esel von ihren Lasten befreit werden müssen. Bis zum Bauch geht den ängstlichen Tieren das Wasser. Sie haben es nicht leicht hinüberzukommen. Auch uns, die wir den Stolz haben, den Fluß zu Fuß zu durchwaten, nimmt die starke Strömung gelegentlich die Füße weg. Zur Sicherheit können wir uns ans Zaumzeug der Pferde hängen und uns so über Wasser halten. Der Übergang dauert etwa 2 Stunden. Unter einer großen Weide am linken Ufer wird eine ausgedehnte Rast eingelegt. Die Sonne meint es mehr als gut mit uns, so daß wir diesen Schattenspenders sehr begrüßen.

Nun verfolgen wir das linke Ufer am Rande des Auenwaldes. Der Marsch entlang des Busches ist vor allem für Liesel sehr beschwerlich, weil die Tiere ohne Rücksicht auf die „süße Last“ durch das Dickicht preschen. Besser wird es für sie erst wieder nach Verlassen des Gehölzes. Aus der Enge des Tales führt der Weg hinauf zu einem Paß (2600 m) und ins Bachoi-Tal, einem Seitental des Anjuman. Wir umgehen so einen schluchtartigen Einschnitt. Über eine etwas wackelige Holzbrücke müssen die von ihren Lasten befreiten





Flußsystem Anjuman-Munjon nach englischer Karte



Flußsystem Anjuman-Munjon nach Ermittlung der Kundfahrt

Tiere mit großer Vorsicht hinübergebracht werden. Die Pferde benehmen sich recht mutig, die Esel indessen zeigen sich wieder sehr störrisch. So dauert auch dieser scheinbar bequeme Übergang verhältnismäßig lange. Nach etwa einer halben Stunde Weg sehen wir wieder den Hauptfluß. Eine ebene Wiesenfläche lädt zum Halten ein. Da es bereits 18.00 Uhr ist und der Tag doch bald zur Neige geht, entschließen wir uns, trotz der lästigen Fliegen hier zu bleiben. In der Nacht macht mir meine Magen- und Darmerkrankung wieder sehr zu schaffen.

Von jenseits des Flusses, hoch auf einem Berg gelegen, schaut der Ort Iskasir zu uns herüber. Davon hat uns schon Herr Ebert berichtet; hier hat er seine Pferde gemietet.

## 2. 8.

Wir wandern talaus, queren über eine solide Brücke unterhalb des Ortes Iskasir den schon sehr wasserreichen Anjuman-Fluß und kurze Zeit später den Warzo, einen Seitenbach, welcher zur Abwechslung mal wieder ohne Brücke durchschritten werden muß. Am Rande eines weiteren Auenwaldes führt unser Weg zum sogenannten „Durchbruch“, dem Zusammenfluß von Anjuman und Munjon. Es ist ein imponierendes Bild, von einer kleinen Anhöhe auf das Gewirr von Wasserarmen zu schauen, bei denen man nicht erkennen kann, in welche Richtung die Wasser fließen. Der Munjon, welcher uns entgegenkommt, führt viel Wasser und drängt so den Anjuman zurück. Fast rechtwinklig brechen die beiden den Gebirgsriegel auf und fließen durch eine Enge vereint als Jurn-Fluß nach Norden, dem Oxus oder Amu Darja entgegen. In den Alpen kenne ich ein ähnliches Flußsystem, das der Dora die veni und der Dora di ferret auf der Südseite des Mont-Blanc-Stockes, die bei Entrèves sich auch einen Durchbruch erzwingen und als Dora Baltea dem Po zuströmen. Der Durchbruch bei Iskasir ist aber doch gewaltiger, nicht nur weil die Täler größer, die Berge höher und steiler, sondern auch deshalb, weil die beiden Flüsse wasserreicher sind als ihre italienischen Schwestern.

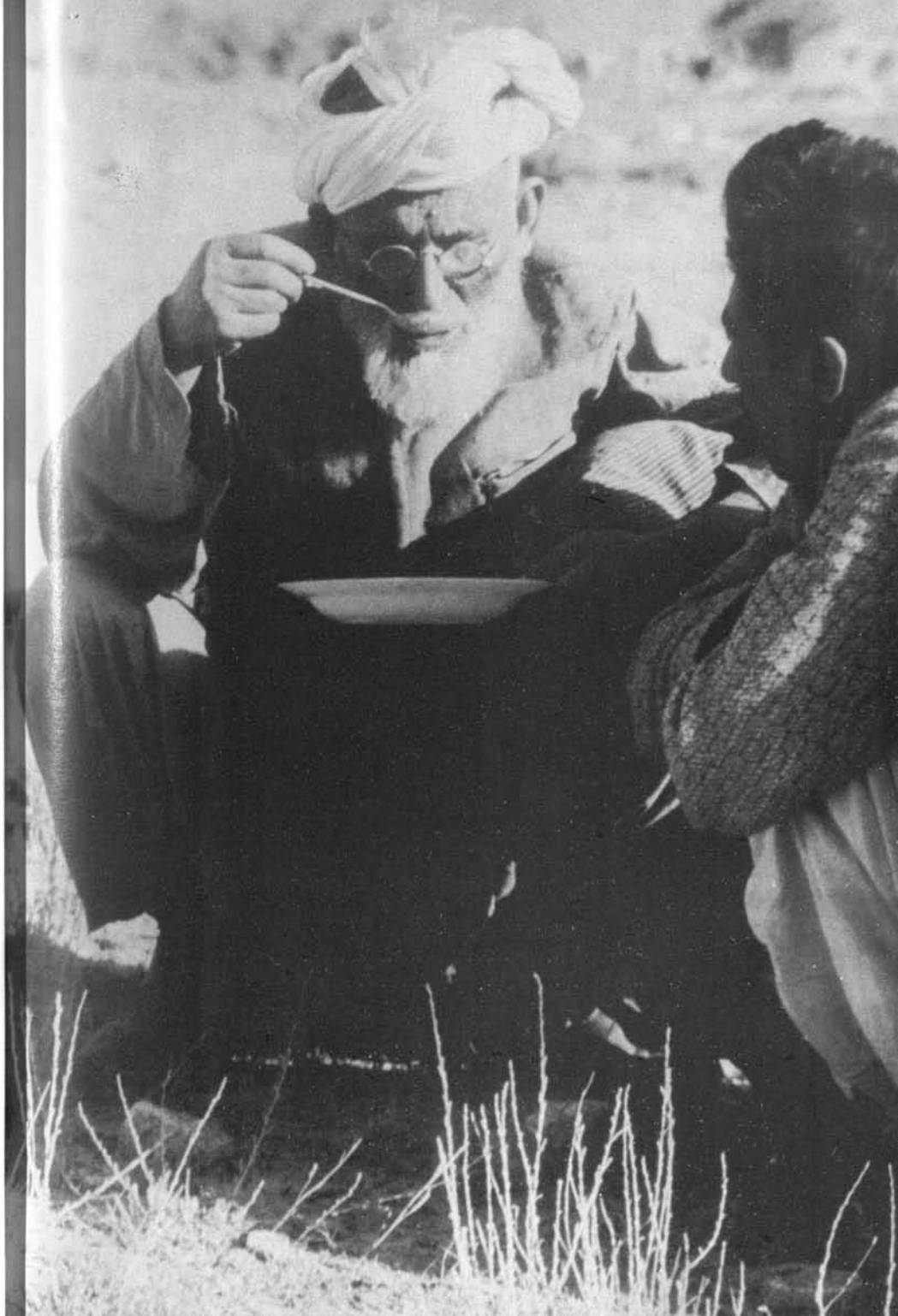
Etwas weiter Munjon aufwärts beim Ort Rasir legen wir eine größere Rast ein. Hier steht uns wieder ein brückenloser Übergang bevor. Wir rätseln, wo wohl die günstigsten Stellen zum Durchschreiten des Flusses sind, da erscheinen, wie auf Bestellung, Gestalten hoch zu Pferde am anderen Ufer und steigen ohne Zaudern ortskundig in die Fluten. Wir erfahren so, wie auf einer Parade vorgeführt, was uns in der Gegenrichtung noch bevorsteht. Halb schwimmend, halb gehend, so scheint es uns, durchqueren sie die einzelnen mehr oder minder breiten und tiefen Arme des Munjon. Bedingt durch den starken Wechsel im Stand der Wassermenge des Flusses bei Regen, Schneeschmelze und Frost verändern sich dauernd die Furten.

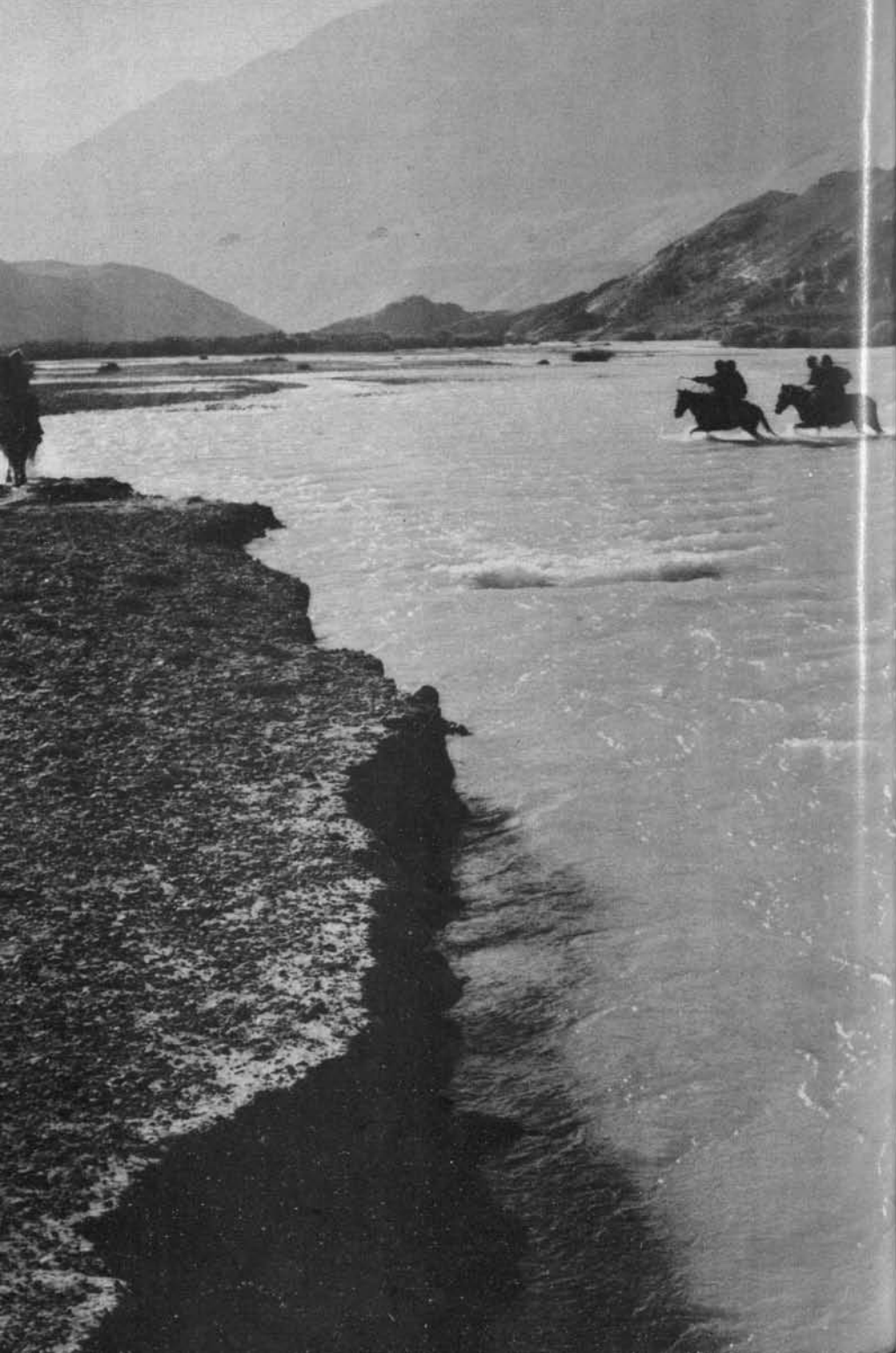
Da mich die Erkrankung sehr schlapp gemacht hat, so versuche ich, im Schatten von Aprikosen-Bäumen, die in der Nähe sind, mich zu erholen. Das Geschehen am Fluß kann ich nun leider nicht weiter verfolgen.

Ich kann aber sicherlich nicht sehr lange geschlafen haben, da weckt mich Otto: „Der Asistent des Hakim, der Alakador von Munjon ist da, er will unsere Papiere sehen. Wir dürfen nicht weiter!“ Wie ich zum Lager zurückkomme, wird mir der Alakador mit seinem Gefolge vorgestellt. Dies ist die Reiterschar, welche ich noch in dem Fluß gesehen habe. In der Begleitung befindet sich ein junger Däne aus Kopenhagen, etwa 23 Jahre alt, der ebenfalls nach Munjon reisen wollte. Man hat ihn mit starkem Schutz nach hier zurückgebracht mit dem Bemerken, er könne nicht weiter, weil alle Brücken durch das Hochwasser zerstört seien. Der Alakador studiert lange und aufmerksam unsere Papiere. Da wir von der Regierung die schriftliche Genehmigung erhalten haben, Munjon zu besuchen, polizeilichen Begleitschutz und einen resoluten Dolmetscher bei uns haben, so notiert er sich unsere Namen und quittiert mit einer leichten Handbewegung, es sei alles in Ordnung. Wir dürfen also weiter flußaufwärts gehen. Er bietet uns an, seine Gäste zu sein, wenn wir nach Keran kommen.

Unsere Frauen haben sich „große Wäsche“ vorgenommen. Inzwischen sind Gewitterwolken aufgezogen und die Wäsche ist noch nicht ganz trocken. Was tun? Da kommt Trudi auf den glorreichen Einfall, jedem von den Treibern ein feuchtes Stück in die Hand zu drücken. Sie müssen damit fleißig wedeln. Man kann sich wohl das Gaudi und den Freudentanz vorstellen, welche die „Opas mit Bärten“ aus Chrunju mit den Hosen, Hemden und sonstigen Unterbekleidungsstücken aufführen. Ein besonders Fideler singt Lieder dazu, die seine Freunde sichtlich erheitern. Wir wollen von Mohamed wissen, was sein Gesang bedeutet. Aber Mohamed gibt uns nur verschämt zu verstehen, das könne man nicht übersetzen, das verbiete ihm sein Anstand. Nun, wir können uns schon denken, in welche Richtung die Fantasie des Vorsängers geht, und wollen ihm seine Freude nicht verderben.

Am Nachmittag gilt es, den breiten Munjon-Fluß zu durchqueren. Mit Hilfe eines einheimischen Pferdeführers, dessen Gaul für mich gemietet wurde, um mir den Marsch etwas zu erleichtern, geht nun die große Aktion vor sich. Mit Ausnahme von Berni verzichten wir alle auf das Vergnügen, zu Fuß durch das kalte Wasser zu waten, und erreichen so hoch zu Roß das andere Ufer. Die Esel müssen von ihren Lasten befreit werden, wollen wir nicht Gefahr laufen, Esel samt Gepäck den Fluß hinabtreiben zu sehen. Das Manöver dauert noch länger als beim Überschreiten des Anjuman-Flusses am Tage





zuvor, so daß wir nur noch über Keran bis zu dem Ort Suquoi-Juim kommen. Oberhalb des Munjon-Flusses schlagen wir unsere Zelte auf. Hier treffen wir auch den Malik des Ortes und den Malik von Anjuman, einen alten ehrwürdigen Herrn. Es gibt eine freudige Begrüßung mit viel Erzählen. Mohamed fühlt sich als der wichtigste Mann der ganzen Gesellschaft. Trudi hat den Gedanken aufgebracht, wir wollen zur Feier des Tages einen Hammel schlachten. Aber weder Hammel noch Huhn werden das Garaus gemacht. Es findet ein gewohntes Abendbrot und ein friedliches Schlafen im Zelt statt.

### 3. 8.

Wir verabschieden uns vom Malik aus Anjuman und verfolgen den Weg Munjon aufwärts. Über den kleinen Bach Darai Sachi verlassen wir das eigentliche Flußtal. Eine Steinwüste von mehr als 5 Stunden Dauer müssen wir in glühender Sonne durchstehen. Die Wüste ist von einer Vollendung, wie wir sie bisher noch nicht erlebt haben. Es sieht so aus, als ob erst vor kurzem ein Vulkan ausgebrochen ist und die Trümmerlandschaft mit einer dünnen Schicht flüssiger Steinmasse überzogen hat, sie wie unter einer schwärzlich-braunen Emaille erstarrte. Kein Leben, kein Blattgrün ist zu schauen. Nicht einmal Berni, unser fleißiger Flechtensammler, kann etwas für seine Büchsen finden. Es ist gut, daß ich reiten darf, sonst wäre mir der Weg unter den unbarmherzigen Sonnenstrahlen sehr hart angekommen.

Von dem Paß Pajeck aus sehen wir zum ersten Mal die Bergwelt von Munjon, die uns hierher gelockt hat. Große Berge mit Schneehäuptern und Gletschern zeigen sich. Die Namen, ihre geographische Lage, Zugänglichkeit und was sonst noch wichtig ist, sind allerdings noch nicht auszumachen. Das also ist das gesuchte, geheimnisvolle Land.

Nach steilen Kehren kommen wir ins Tal. Eine verwunschene Stätte liegt vor uns. Mein Pferdeführer sagt ehrfurchtsvoll „Munjon“. Was dies bedeutet, ist mir für's erste nicht klar. Von Mohamed erhalte ich später die Erklärung, daß hier die Residenz des Königs von Munjon war. So taufen wir diese Stelle den „Königsort“. Bei den Einheimischen heißt sie Dasht-i-Borrish, was bedeutet: Die Wüste von Borrish. Es läßt sich diese Verwüstung blühenden Lebens wohl so erklären, daß durch Unwetter oder immer Tieferwerden des Flusses Borrish die künstlichen Bewässerungsgräben unbrauchbar geworden sind und somit das terrassenförmig angelegte Feld zu Stein und Staub wurde.

Kurz vor dem Königsort bilden zwei größere Flüsse den Munjon. Wir steigen von der Hochfläche hinab zu dem einen, genannt: Borrish. Über eine solide Brücke, welche die beiden Ufer des tief eingeschnittenen, canonartigen Tales verbindet, kommen wir nach

einer Wegstunde durch wiesenähnliches Gelände zu dem Hauptort des Gebietes mit Bäumen und üppigen Feldern: Schacharon. Mitten im Dorf unter schattigen Weiden und umgeben von einer Vielzahl der Dorfbewohner schlagen wir mit Erlaubnis des alten Maliks unsere Zelte auf. Die Bewohner bringen uns Aprikosen, Eier und Milch. Auch Erbsen können wir kaufen. Den Leuten ist nicht ganz verständlich, was wir mit den grünen Erbsen wollen. Vermutlich verwendet man hier nur reife Früchte. Der Kontakt mit der Bevölkerung ist nicht so verbindlich, wie wir ihn bisher herstellen konnten. Mir ist ein etwas verwegen aussehender „Rädelsführer“ aufgefallen, von dem ich den Eindruck habe, daß er es sehr auf unser Geld abgesehen hat. Vielleicht tue ich ihm Unrecht. Aber ich habe das Gefühl, ich müßte mich mit einem Räuberhauptling auseinandersetzen. So ist unser Plan, uns nicht allzu lange in dem Ort Schacharon aufzuhalten.

Es entsteht eine lebhafte Diskussion über den Weiterweg. Wir fragen nach dem Munjon-Paß. Nach den Ermittlungen bei den Einwohnern soll dieser auf dem Weg nach Wama (Nuristan) flußaufwärts liegen. Wir meinen aber aufgrund von Auskünften in Kabul und Kartenangaben, daß dieser in Richtung Sanglitsch, d. h. am Ende des Borrisch-Tales sein müßte. Bei den Einwohnern heißt dieser aber „hause jetu“ (Paß von Sanglitsch)!

#### 4. 8.

Trotz Befürchtungen ist diese Nacht sehr ruhig und angenehm verlaufen. Etwas ungemütlich empfinden wir doch die Bewunderung und Anteilnahme, welche uns durch die Männer und Kinder des Ortes — die Frauen halten sich in achtbarer Entfernung auf den Dächern der Häuser auf — entgegengebracht wird. Deshalb begrüßen wir es, den Ort verlassen zu können. Spät, um 7.30 Uhr, sind wir marschbereit. Es geht zurück zur Brücke des Borrisch. Diese wird nicht mehr überschritten, sondern wir müssen auf der linken Flußseite aufwärts, um dann gegen 10 Uhr ohne Brücke den reißenden Fluß wieder zu durchschreiten. Durch das Ab- und Aufladen der Tiere vergeht sehr viel Zeit, so daß wir bis zum Mittag nicht mehr weit talaufwärts kommen. Im folgenden Uferhangstück befinden sich tiefe Rinnen, Runsen, die durch reißende Bäche bei Unwetter in das lose Ablagerungsgestein hineingerissen wurden. Der Weg wird unsicher. Beim Queren einer Rinne stürzt das erste Pferd, auf welchem Liesel sitzt, etwa 3 m tief ab in den Grund der Rinne. Der aus Sand, Stein und Lehm beschaffene Untergrund hat keine ausreichende Festigkeit für den abgebröckelten Weg. Glücklicherweise kann Liesel vor dem Sturz noch abspringen. Man sollte nun meinen, daß die Treiber Erfahrungen aus diesem Vorfall gezogen hätten. Aber nein, sie hetzten ein zweites Pferd in den Hang der Rinne, bevor sie sich bequemen, den Weg durch Losschlagen von Steinen so





zu erweitern und zu verbessern, daß die Tiere mit den seitlich ausladenden Lasten bequem aus dem Grund der Rinne herauskommen können. So muß auch noch das zweite Pferd den Abhang hinunterfallen.

Um die Mittagszeit sind wir in dem Ort Mionschahar (-Tagau), wo unter Aprikosenbäumen am Fluß eine verdiente Pause eingelegt wird. Trudi verlangt einen Geburtstagskaffee zum Feiern ihres Patenkindes Dörte. Das ist eine willkommene Abwechslung für uns alle.

Im Aufstieg erreichen wir nach etwa  $1\frac{1}{2}$  Stunden wieder eine größere Siedlung: Magnaue. Von hier aus hat man einen großartigen Blick zurück nach Tagau und ins obere Borrisch-Tal. Wir sehen auch ein Stück unseres Weiterweges, der durch das Rees-Tal führen soll. Wir verfolgen zuerst noch das Plateau von Magnaue, welches vollkommen künstlich bewässert wird. Dann geht es hinunter zum Wasser. Es müssen nun sowohl der Hauptfluß Borrisch als auch sein Nebenfluß Rees durchschritten werden. Gegen 18 Uhr wird auf einem staubigen Acker beim Orte Wolf haltgemacht, um die Nacht zu verbringen.

Wolf ist eine Art militärische Grenzstelle. Von dem Postenführer werden wir angehalten mit dem Bemerken, daß wir nicht weiter das Tal hinaufgehen dürften. Nicht weit von hier sei Pakistan und nach dort könnten wir auch mit unserem Erlaubnisschreiben nicht ziehen. Auf keinen Fall will uns der Posten ohne Wissen seines Offiziers bis zur Grenze gehen lassen, nachdem wir verständlich gemacht haben, daß wir nicht nach Pakistan gehen wollen. Leider ist der Offizier nicht anwesend sondern einen Tag weiter in Richtung Sanglitsch. Mohamed versteht es, die Soldaten zu beschwichtigen. Er macht eine Abschrift unseres Regierungsschreibens und übergibt diese den Soldaten mit der Bitte, sie dem Offizier weiterzuleiten. Daraufhin können wir das Tal aufwärtsziehen. Wir versprechen auch noch „hoch und heilig“, keine Gipfel und Flugplätze (die es sicherlich in der Gegend nicht gibt) zu fotografieren, und stellen anheim, daß uns ein Soldat bis dahin begleitet, wo wir unser endgültiges Lager im Gebirge aufschlagen, damit man unseren Aufenthaltsort kennt und unser Hiersein überwachen kann.

#### 5. 8.

Das Aufstehen am Morgen fällt allgemein schwer. Otto ist erfreulicherweise der Erste und bereitet das Essen. Unsere Treiber wollen ihr Geld haben, und Mohamed verkündet uns diese Nachricht mit gewissen Bedenken. Wir erklären uns bereit, eine Woche Arbeit zu bezahlen. Daraufhin entsteht ein großes Palaver. Sie wollen alle Tage bezahlt haben, und zwar mit dem Bemerken, daß am Freitag für sie die Woche zuende ist. Freitag ist bekanntlich Sonntag bei den

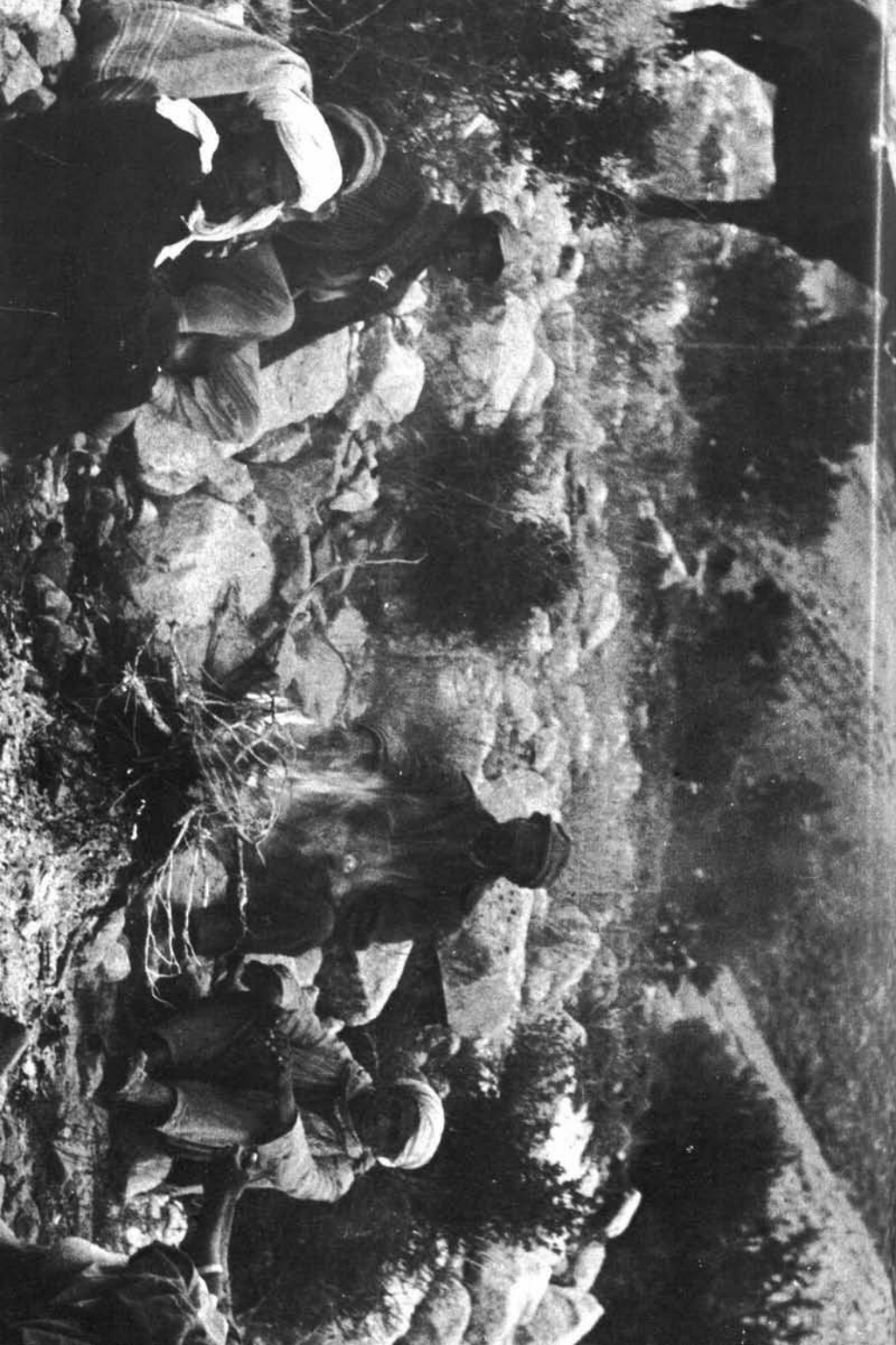
Mohamedanern, und heute haben wir Sonnabend. Offensichtlich haben sie die Absicht, aufgrund der Unterhaltung mit den Soldaten nicht mehr weiter mit uns in Richtung des feindlichen Pakistans zu gehen. Wir bleiben aber bei unserer Abmachung, wöchentlich zu entlohnen, und zahlen auch eine Woche aus. Allmählich beruhigen sich die Gemüter, und um 8.30 Uhr fangen sie sogar langsam an, wieder aufzupacken, so daß wir nach 10 Uhr, also viel später als üblich, den Rastplatz bei Wolf verlassen können.

Unser Weg leitet vorbei an zerfallenen Bewässerungsanlagen, entlang im Bett des halb ausgetrockneten Flusses. Bald verlassen wir den Fluß und steigen den nördlichen Hang hinauf. Der Rees-Fluß hat sich so tief in eine Schlucht eingegraben, daß kein Platz für den Pfad übrig ist. Von der Höhe, einem kleinen Paß, blicken wir auf den kleinen Ort Rees, der Sommersiedlung oder Alm einer Familie aus Wolf, am Ende des Tales, 3500 m hoch gelegen. Beim Betrachten der Luftbilder war mir dieser Teil des Weges unklar. Ein weißer Klecks kennzeichnete etwas, was ich mir nicht deuten konnte. So bin ich erstaunt, von der Anhöhe eine große helleuchtende Sandfläche zu sehen, ein Schwemmland, in welches sich der Rees-Bach mit seinen verschiedenen starken Armen eingeschnitten hat. Am Rande zeigt der Sand bereits Graswuchs, so daß die Schafe, Ziegen und Rinder eine spärliche Weide finden können.

Hinter dieser Sandebene flußaufwärts folgt eine Steilstufe und dann ein dichter Auenwald mit niedrigen Weidenbäumchen und Gestrüpp. Unser Weg läuft der rechten Bachseite des Auenwaldes entlang. Wir lassen uns von den Leuten aus Rees nicht lange aufhalten. Immer weiter hinauf zieht es uns. Wir wollen doch endlich unsere Berge näher haben.

Otto und ich versuchen, einen Gang durch das unübersichtliche Gebüsch und das netzartige Bachgewirr zu finden, damit das ganze Gefolge zum jenseitigen Ufer und weiter hinauf ins Seitental des Chrebeke-Baches geführt werden kann. Unsere Begleiter und die Soldaten sind offensichtlich noch nicht hier gewesen, denn auch sie können uns keinen Steg durch das labyrinthartige Gelände angeben. Während wir am Suchen sind, zieht die Truppe immer weiter am Rande des Wäldchens entlang talaufwärts fast bis zu seinem Ende, so daß es nicht mehr dazu kommt, heute das Wäldchen zu durchqueren. Sie beziehen, wie ich später feststellen muß, außerhalb des Gebüsches an seinem oberen Ende Quartier. Lange sitze ich suchend und rufend auf einem riesigen Felsklotz erhöht über dem Auenwald. Weder eine Trasse für den Durchzug ins seitliche Tal ist auszumachen, noch kann man etwas von den Leuten oder Otto sehen oder hören. Der undurchdringliche Busch und das Rauschen des Wassers ersticken alles Bemühen.





Offensichtlich ist es Otto ähnlich ergangen. Nach längerem Suchen, was stets recht aufregend ist, finden Otto und ich uns doch wieder zum Haufen zurück. Hier hat sich inzwischen ein reges Lagerleben mit allerlei Spektakel entwickelt.

Die Nacht, weil sie wohl die letzte mit den Leuten ist, soll nochmals ein besonderes, eindringliches Erlebnis mit unseren Freunden aus dem Panschir-Tal werden. Am Abend entfachen sie mit dem reichlich vorhandenen und gut trockenen Weidenholz ein mächtiges Feuer. So dauert es bis Mitternacht, erst dann tritt Ruhe ein — aber nur für kurze Zeit. Da dröhnen Pferdehufe, jagen einige der edlen Tragtiere, die wohl noch nicht müde genug sind, an unseren Köpfen vorbei. Sie haben sich von ihren „Verankerungen“ gelöst und führen nun blutige Zweikämpfe auf. Das alles wegen einer Stute, denn wir haben törichterweise vier Hengste und nur ein weibliches Tier mit uns. Kaum sind die tobenden Rosse eingefangen und ist etwas Beruhigung im Lager eingetreten, so fängt auch schon der Tag zu dämmern an. Das ist für unsere Treiber das gewohnte Zeichen zum Aufstehen. Sie entfachen wieder das Feuer zu voller Flamme, denn es ist ziemlich kühl in der Höhe von über 3500 m. Bald entsteht eine neue Aufregung und Unruhe unter dem Volk oder people, wie Mohamed in englisch zu sagen pflegt. Was ist los? Ein Esel ist nicht aufzufinden. Trotz einstündigem, eifrigen Suchen kann er nirgendwo entdeckt werden. Nun ist der Auenwald gerade das richtige Gelände, um sich zu verstecken oder zu verirren. Aber auch ein Esel geht nicht verloren. Man findet ihn schließlich schlafend in nicht allzu großer Entfernung, friedlich unter einem Weidenbusch.

#### 6. 8.

Wieder versuchen Otto und ich, von unserem Lagerplatz aus eine Trasse durch den Buschwald zu finden. Mit der inzwischen gesammelten Geländekenntnis kommen wir auch einigermaßen gut voran. Wir gewinnen zunehmend den Eindruck, daß unsere Leute aus Chrunju keine große Meinung mehr haben, uns noch lange zu folgen. Immer wieder geben sie zu verstehen, dies geht nicht und das geht nicht. Besonders schwer findet es Liesel, hoch auf ihrem Pferd ohne Schaden durch das Gestrüpp hindurchzukommen. Sie ist in steter Gefahr, an den Ästen der Weiden hängen zu bleiben. Den anderen, die zu Fuß gehen, fällt es auch nicht leicht — Schuh aus, Schuh an . . . — durch das eiskalte Wasser und über die wackeligen Steine der einzelnen Bäche zu waten. Ohne Kenntnis und Begeisterung unserer amtlichen Begleiter, nur mit unserem Wissen müssen wir dieses Wegstück durchstehen. Otto und ich haben doch nur die Erinnerung an die Luftaufnahmen als aufmunternde Stütze, und wir wissen, in dieses Seitental müssen wir hinein, wenn wir an den Fuß der begehrten Berge kommen wollen.

Der Buschwald zieht noch ein kleines Stück das Chrebek-Tal hinauf. Dann wird es wieder licht. Wir stehen auf einer freien Geröllfläche des Flusses. Das Tal bricht steil ab. Kein Weg, kein Steg führt weiter hinauf. Hier ist nun wirklich das Ende. Unsere Treiber wollen nicht weiter mit ihren Tieren. Was bleibt uns übrig, wir müssen ein Einsehen haben. Die Lasten werden abgeladen. Wir versuchen zu verhandeln, um zu erreichen, daß die Leute helfen, unsere Sachen auf ihrem Rücken nach oben zu tragen. Sie stellen dafür aber undiskutable Forderungen. So verzichten wir auf die Hilfe. Wir entlohn die Leute für die noch offenstehenden Tage und entlassen sie. Wir glauben, dies mit einer gewissen Sicherheit tun zu können. Mohamed hat sich unterwegs oft erkundigt, ob es möglich ist, Pferde für den Rückweg zu bekommen. Aus Sicherheitsgründen wollen wir doch ein Pferd hierbehalten. Der stets freundliche und zuverlässige Fakilscha, unser „Opa aus Chrunju“ ist bereit zu bleiben.

„Weil die Pferdetreiber nicht bis zum Ende mitgehen, können sie auch kein Entgelt für den Rückweg erhalten“, sagt Mohamed und zeigt sich hier als ein sehr geschickter Verhandlungsmann.

Ein Mann aus Rees — wir nennen ihn den König von Rees —, zwei Eseltreiber — und zwar Sekrola, der Ältere und Habiola, der Sohn des Malik Surap —, ein Soldat aus Wolf, ein Polizist — der uns begleitet hat — und unser treuer „Opa aus Chrunju“ helfen uns, die Lasten hinaufzutragen. Pro Last sollen sie 25 Afghani bekommen und nach der zweiten Last eine Prämie von 10 Afghani. Die beiden Eseltreiber wollen das Geld nicht annehmen. Sie möchten nur ihren guten Willen zeigen und uns hier nicht im Stiche lassen.

Nach dem Abschiednehmen von den Leuten, die uns und unsere Lasten immerhin gut bis hierher gebracht haben, seien einige Worte zum Dank und zur Erinnerung an sie angebracht. Im Laufe der Zeit haben wir die Eigenheiten unserer Treiber und den Charakter der Tragtiere studieren und einschätzen gelernt.

Da war der eigentliche Anführer der Truppe, wohl der Ältere der Mannen, Akbascho mit Namen. Mit ihm im Bunde stand meist Raimula, von uns gekennzeichnet als „der Alte mit dem grünen Mantel“. Letzterer war es auch, der vor dem Flußübergang in Rasir durch seinen Tanz mit der Wäsche und dem Singen zweideutiger Lieder die Gemüter erheiterte. Beide brachten je 2 Pferde mit, was eigentlich nicht in der Abmachung lag und gaben meist den Ton an. Sie entschieden auch dafür, uns oberhalb des Auenwaldes von Rees ihre Dienste zu versagen. Da blieb auch den Eseltreibern, als den Jüngeren, nichts weiter übrig denn mitzutun.

In „Opa von Chrunju“ Fakilscha haben wir indessen unseren treuesten Helfer gefunden. Er will bei uns bleiben bis zur Rückkehr ins Panschirtal.

Sekrola, der älteste der Eseltreiber, rang uns oft unsere Bewunderung ab. So lernten wir ihn über die Maßen schätzen. Mit seinen starken körperlichen Kräften sprang er stets hilfsbereit ein, wo Not am Mann war. Ich sehe ihn im Geiste beim Gang durch den Anjumanfluß zum Auenwald, wie er barfuß und mit hochgeschürztem Beinkleid immerwieder ins kalte Wasser ging, um die Tiere durch die reißenden Fluten mit ihren schweren Lasten sicher herüberzuführen. Der Umgang mit den störrischen Eseln war eine Kunst für sich. Sekrola hatte offensichtlich das größte Geschick mit ihnen fertig zu werden, wenn Prügeln und Puffen mit den Eispickeln nichts mehr nützten. Er legte den Tieren auch die „Bremse“ an, d. h. dirigierte sie von rückwärts mit dem Schwanz, wollten sie gar zu hastig und ängstlich über die Brücken rennen und sollte verhindert werden, daß sie zwischen durch oder über geländerlosen Stammlagen in den Fluß fielen. Ohne Sekrola hätten wir es sicherlich schwieriger gehabt. Sein gutes Sinnen äußerte sich uns auch als die beiden Pferdetreiber nicht mehr weiter mit ihren Tieren uns ins Hochtal von Chrebek folgen wollten. „Wir wollen Sie hier nicht im Stiche lassen“, meinte er, legte Hand ans Gepäck und veranlaßte auch Habiola, den Sohn des Malik Surap das Gleiche zu tun.

„Bubi“ Mamodin hatte den Auftrag bekommen derweil die Esel zu betreuen. Unser Bubi war ein unbeschwerter Junge von etwa 12 Jahren. Er hatte meist nur ein schelmisches Lächeln für die Mißlichkeiten des Weges übrig. Damit erheiterte er unser Gemüt, wenn es uns auch mal nicht ums Lachen war. Um seine Hüften trug er gleichsam als Gürtel eine Schleuder, wie dereinst David, im Kampfe gegen Goliath. Kamen wir in die Nähe einer Siedlung oder eines Nomadenlagers, so verscheuchte er damit die Hunde, falls sie sich zu nahe an unsere Truppe heranwagen sollten. Das erleichterte sichtlich unsere Liesel, wenn sie, die Leidgeprüfte, ein Bellen hörte. Nun ja, gebrannte Kinder scheuen das Feuer! Seine Treffsicherheit war bewundernswert. Er war offensichtlich Spezialist in der Handhabung dieser Waffe. Einige Male konnte ich beobachten, wie er den Kläffern aus großer Entfernung einen Stein aufs Fell brannte, so daß ihnen die Lust verging näher zu kommen, um uns zu inspizieren.

## Das Hochtal von Chrebek mit seinen unberührten Bergen

Von Rees aus ist noch nichts von den Bergen zu sehen, die uns nach hierher locken. Erst oberhalb der Steilstufe tauchen schneebedeckte Riesen auf, so etwa wie das Matterhorn kurz vor Zermatt sich in seiner majestätischen Größe zeigt.

Wir haben uns mit unserem Chrebek-Tal und seinen Bergen ein schönes Ziel ausgesucht. Das ist der erste Eindruck, welcher uns überkommt. In einem Rund stehen Gipfel an Gipfel, zum Teil mit Gletschern und weißen Häuptern geziert. Vor uns liegt der muldenförmige Talschluß. Wir stehen vor einer ebenen Wiese mit einer Vielzahl verzweigter Bächlein. Ein riesiger Felsklotz, wie von Zyklopenhand als Haus und Aussicht dahin gesetzt, erhebt sich aus dem Grund. Hier gibt es kein Diskutieren, hier bleiben wir und richten ein Lager ein. Wir nennen dieses, unser Hauptlager, mit Stolz „Die Felseninsel“, 3950 m hoch über dem Meer.

Von der Steilstufe bis zur Felseninsel sind immer noch etwa 2—3 Stunden mühsamer Weg und ein Höhenunterschied von ca. 500 m zu überwinden. Eine Zone mit wackeligen Blöcken erschwert das Steigen mit den Lasten. Doch dieser Anblick von unserem Lagerplatz aus söhnt uns mit allen Mißlichkeiten des langen Anmarsches aus.

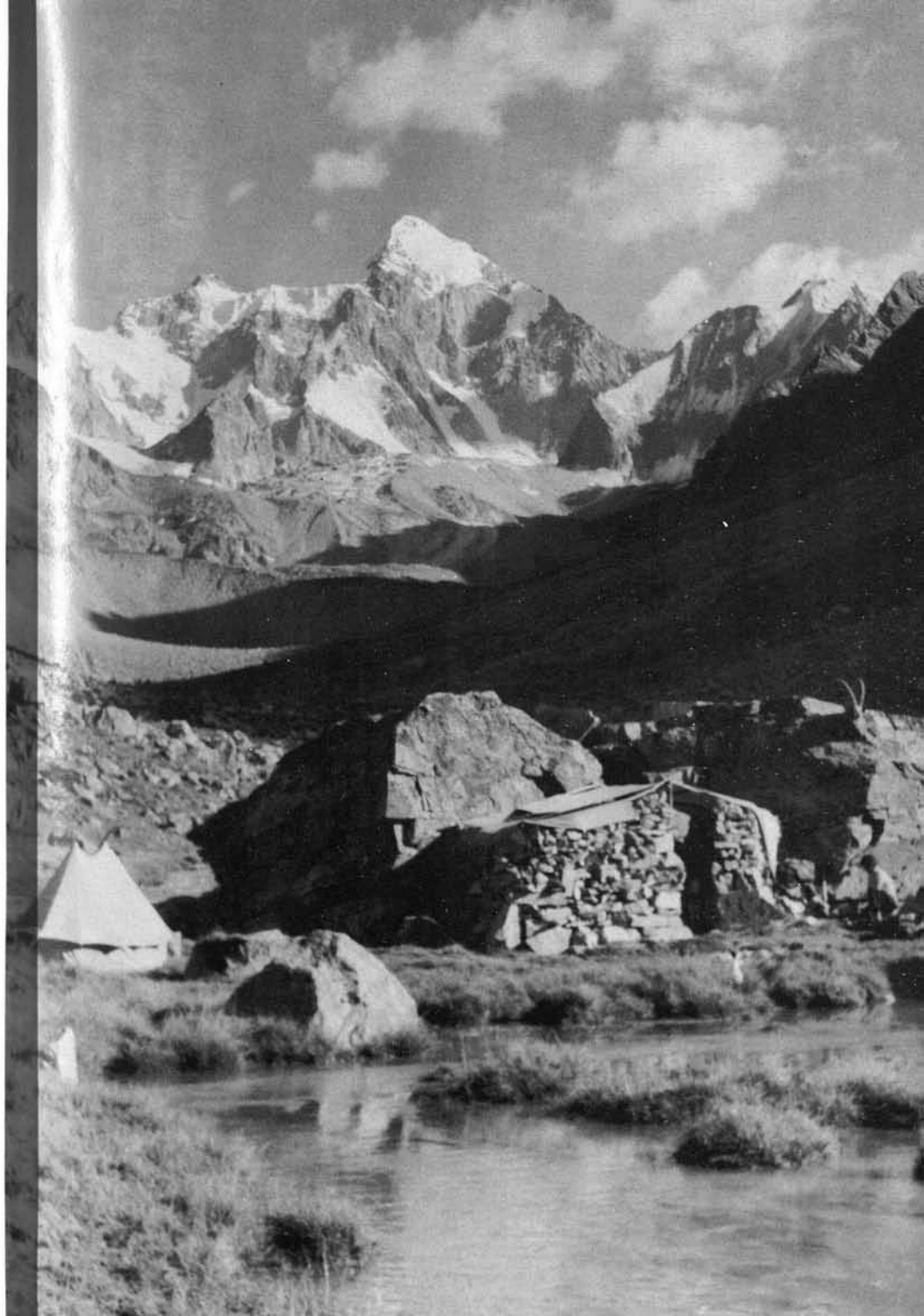
Trudi und ich gehen sofort daran, eine feste Behausung auf der Nordseite des großen Felsblockes zu errichten. Es ist eine mühsame Arbeit, Hunderte von Steinen zusammenzutragen. Sie geht sehr über unsere Hände. Bereits am Abend erkennen wir, daß die steinerne Hütte zu klein ist. Der erste Abend in dem halbfertigen Bau ist bereits gemütlich. Da noch nicht alle Lasten heute nach oben gebracht werden konnten, so haben wir eine Bewachung notwendig. Otto erklärt sich bereit, zu Tal zu gehen und den Leuten, die bei uns geblieben sind, Essen (Reis) zu bringen, um morgen mit dem Rest nach hier zu kommen.

### 7. 8.

Zwei Zelte geben uns Schutz vor der Kälte. Am Morgen stellen wir fest, daß die Tümpel auf der Felseninsel eine dünne Eisschicht haben. Es muß also etwas unter Null Grad gewesen sein.

Schon um 8 Uhr erscheinen die ersten Träger mit Lasten. Sie sind sicher vor 6 Uhr aufgebrochen. Bald ist alles gut hier. Wir haben deshalb Eile mit dem Fertigstellen unseres nunmehr vergrößerten Steinhauses. Damit vergeht der ganze Tag.

Als Dach verwenden wir zwei Planen (Zeltüberdächer). Das erste Feuer im innersten Winkel spendet Wärme und Heimeligkeit. Nun können wir uns mit den bergsteigerischen Unternehmungen beschäftigen. Mohamed, der „Opa aus Chrunju“ und ein Polizist sind





noch mit uns hier oben. Sie haben ähnlich wie wir gegen Unbilden der Witterung Nischen und Vorsprünge des großen Felsblockes benutzt, um sich ein Lager für die kalten Nächte einzurichten.

#### 8. 8.

Heute wird etwas länger als üblich geschlafen. Die Sonne macht uns munter. Im Haus werden die letzten Regale fertiggestellt. Mohamed geht zum Einkaufen nach unten ins Tal. Auch „Opa aus Chrunju“ steigt mit ab, um nach seinem Pferd zu sehen.

Am Nachmittag gegen 15.30 Uhr begeben Trudi, Otto und ich uns auf den Weg zum Hausberg (ca. 4630 m). Der Aufstieg folgt in der Hauptsache über die mächtigen Stein- und Sandreihen, die wie Lawinensackbahnen die Hänge herunterfließen. Vom Gipfel hat man einen großartigen Blick in die gewaltige Tiefe, nach Rees und über die Täler hinweg nach Norden zum Koh-i-Bandakor. Die Wände in Richtung zum Auenwald von Rees sind von einer Steilheit, als könnten sie im Gebiet der Drei-Zinnen in den Dolomiten sein. Der Gipfelgrad und die Felsen zu ihm, welche wir heraufgestiegen sind, zeigen sich aber nicht so dolomitenhaft fest, sondern sind mehr von der Art „Rühr mich nicht an“. Unser Ratgeber in Kabul, Herr Hunger vom Geologischen Dienst, hatte uns schon mitgegeben: „Ihr müßt aber vorsichtig sein, es gibt viel lockeres Gestein“. Dies trifft im besonderen für Grate und Anstiege zu den Gipfeln des Chrebeek-Tales zu. Der Hauptberg, Koh-i-Chrebeek, wird von der Abendsonne beschienen und leuchtet im letzten Licht glühend auf. Wir halten diese andächtige Stunde noch im Bilde fest. Aber dann wird es höchste Zeit, daß wir uns zu Tal, zu unseren Zelten begeben. Eigentlich waren wir etwas spät vom Lager aufgebrochen, denn die Dunkelheit bringt uns beim Absteigen in Schwierigkeiten. In den Geröllfeldern mit den großen, wackeligen Blöcken läßt es sich nicht sehr behende gehen. Wir lernen immerhin die rationellste Gehweise bei diesem ersten Gipfelanstieg kennen: Aufsteigen über große Blöcke und Abfahren in den Rinnen mit kleinen lockeren Steinen und Sandreihen.

#### 9. 8.

Am Vormittag sitzen wir auf dem großen Felsblock unseres Hauptlagers. Es werden Vermessungsarbeiten und Panorama-Aufnahmen durchgeführt. Sie sollen die Unterlagen für eine kartographische Darstellung des Gebietes sein. Gegen Mittag kommt der Almbesitzer aus Rees mit einem Schaf, das wir zum Schlachten bestellt haben. Mohamed leistete gute Einkaufsarbeit. Es soll 155 Afghani kosten. Außerdem kommt der „alte Mann aus Munjon“ und bringt Erbsen und Aprikosen. Er bleibt bei uns, wohl weil ihn so ein Lagerleben interessiert und er offensichtlich nichts Besseres zu tun weiß. Zum Mittagessen gibt es versalzene Bohnen, die allgemein nicht viel Freude auslösen.

Außer Liesel, die noch ihr Bein schonen muß, gehen wir anderen auf einen Erkundungsausflug in Richtung des großen Gletschers, um einen günstigen Platz für ein Hochlager auszumachen.

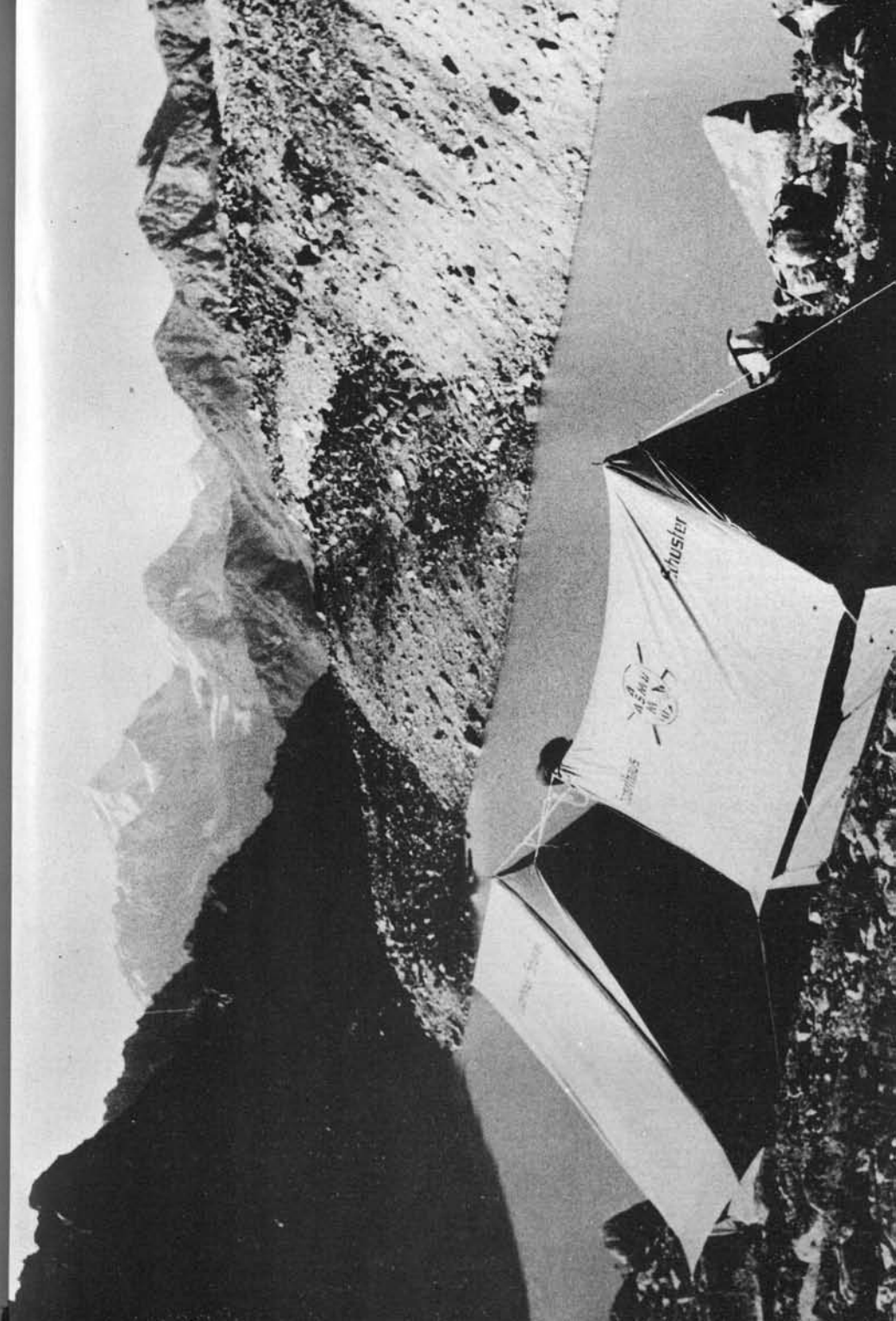
Otto und Berni steigen auf einen Gratzacken (ca. 4600 m), Trudi und ich befehligen uns im Fotografieren auf der „Edelweißwiese“. Wir benennen so eine weite, angeschwemmte Sandfläche nach der Vielzahl der Silbersterne, die an den Ufern des flachen Sees blühen.

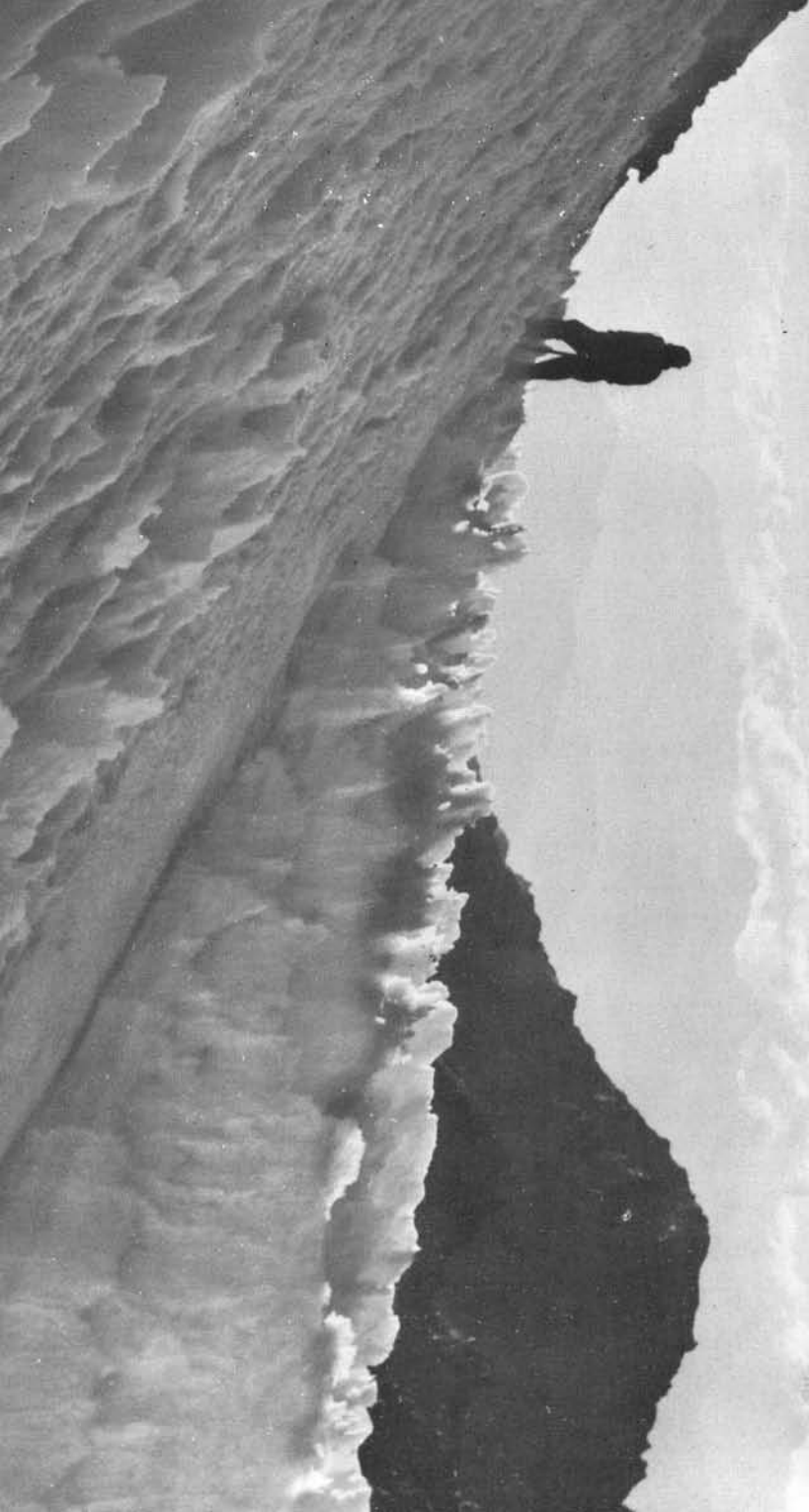
Während unserer Abwesenheit wird der Hammel von dem Bauern aus Rees geschlachtet. Zum Hauptlager kam auch ein junger Jäger aus Magnaue mit einer vorsintflutlichen Flinte. Mit seinem Schießen erschreckte er die Murmeltiere, richtete aber sonst keinen Schaden an. Wir probieren die Zelte aus, die für das Hochlager bestimmt sind, und stellen fest, daß alles, was zum Aufbau notwendig, auch mitgekommen ist. Wetterleuchten in der Ferne bringt uns am Abend eine Abwechslung gegenüber den bisherigen Tagen.

#### 10. 8.

Wir treffen die Vorbereitungen für das Aufstellen des Hochlagers. Otto wiegt die Packstücke ab. Nach der Mittagspause gegen 14 Uhr gehen wir, Otto, Berni und ich, hinauf zum großen Gletscher mit seinen mächtigen Moränen. Es steigt sich recht mühsam in dem lockeren Geröll. Dann stehen wir am Ufer eines kleinen Moränen-Sees in ca. 4500 m Höhe. Es ist ein romantisches Plätzchen, das wir da vor uns haben, im wahrsten Sinne des Wortes fotogen. Von fern her schaut der 6600 m hohe Koh-i-Bandakor, den die Berliner AV-Freunde im Jahre 1960 erstmals ersteigen konnten, zu uns herüber. Zu unseren Füßen, umrahmt von den Moränenhalden, liegt milchig-grün der Gletschersee, und über uns bauen sich mit Höhen über 6000 m die Berge in den klaren, blauen Himmel. Das alles ist friedlich und unberührt, wie es seinesgleichen in den Alpen selten zu finden ist. Was kann ein Bergsteigerherz mehr beglücken? Es ist ein idealer Zeltplatz. Wir finden auch eine ausreichend ebene Fläche etwa 20 m über dem Wasser, die noch etwas planiert und von losen Steinen befreit werden muß. Wir schaffen so eine brauchbare Lage für die Zeltboden. Zwei Zelte werden aufgeschlagen, Ausrüstung und Verpflegung hinterlassen.

Das Wetter ist am späten Nachmittag nicht sehr hoffnungsvoll. Auf dem Heimweg fängt es noch zu regnen an. Zurück auf der Felseninsel können wir feststellen, daß laufend neuer Besuch ankommt. Wir bedeuten wohl eine echte Sensation für die Bewohner des Tales. Da einige davon über Nacht bleiben wollen, so haben sie Kummer, einen regensicheren Unterschlupf zu finden. Wir gestatten Opa und dem Soldaten, die zu uns gehören, in unserem Steinhaus zu schlafen. Etwas Bedenken haben wir dabei doch: Das Wissen um unsere Vorräte könnte bei ihnen Gewissensnöte auslösen.





#### 11. 8.

Heute soll zum Training vor unserem großen Vorhaben ein Berg bestiegen werden. Die Mutti von Trudi hat Geburtstag, und da wünscht sie sich einen Gipfelsieg. Trudi, Liesel, Otto und ich steigen hinauf über die Moränenhänge zu einem uns interessant erscheinenden Gipfel, den wir später den „Büßer-Berg“ taufen. Berni klagt über Kreuzschmerzen, und so bleibt er im Hauptlager, welches wir aus Sicherheitsgründen nie unbeaufsichtigt lassen wollen.

Fast nicht enden wollende Schutthänge sind zu ersteigen. Gegen 16 Uhr erreichen wir eine große Mulde. Da Liesel etwas Schmerzen hat, denn ihr Bein ist noch nicht sehr stabil, so entschließen wir uns, hier zu rasten und ein Biwak zu beziehen (ca. 4700 m). Otto fühlt sich wohl ganz gut in Form. Nachdem er zur Erkundung des Weiterweges ein Stück zum Grat hinaufgestiegen ist, kommt er zurück und trägt seinen Wunsch vor, noch am Abend zum Hauptlager abzustiegen. Er will am nächsten Morgen zeitig wieder heraufkommen. Wir drei richten uns halb kauern, halb ausgestreckt in den Zeltsäcken für die Nacht ein. Im Hauptlager sind weitere Besucher sogar mit Pferd eingetroffen. Es ist also doch möglich, mit den Tragtieren heraufzukommen! Außerdem werden uns 5 Hühner (2 Hähne und 3 Hennen) gebracht.

#### 12. 8.

Trudi und ich steigen als erste gegen 7.00 Uhr auf zum Grat. Liesel und Otto wollen nach kurzer Zeit nachkommen. Otto kommt aber erst gegen 8.30 Uhr. Das Hatschen im Geröll dauert doch länger, als er sich dachte. Vom Grat aus, der ebenso brüchig ist wie die Hänge, können wir die beiden gut beobachten. Sie nehmen einen etwas anderen Anstieg als wir. Am Grat beim Beginn des Gipfel-Schneefeldes warten wir und treffen mit den beiden zusammen (ca. 5020 m). Wir halten (um 14.00 Uhr) eine ausgedehnte Mittagsrast. Otto hat Kocher und zusätzliche Eßwaren mitgebracht. Nach zwei Stunden steigen wir weiter hinauf zum Gipfel. Unterwegs lernen wir den Büßerschnee kennen. Er läßt sich anfänglich, weil die Höcker noch niedrig sind, mit dem Steigeisen gut begehen. Eine Steilstufe (Bergschrund) ist zu überwinden, und dann streben wir in etwas flacherem Gelände dem Gipfel (5230 m) zu. Unterhalb desselben treffen wir ausgedehnten Büßerschnee, der nun beschwerlicher zu überwinden ist. Die Büßer wachsen zur stattlichen Höhe von ca. 75 m. Diese Art der sommerlichen Schneeoberfläche in südlichen Regionen hat — so meine ich — sicherlich nicht nur nach der Gestalt der höckerförmigen Zacken den Namen erhalten, das Überwinden eines solchen Feldes ist manchmal ein wahrer Bùßergang.

Von dem gratigen, felsigen Gipfel haben wir die erhoffte gute Sicht zu unserem Hauptberg im Osten. Wir können uns über den Aufbau

des Massivs orientieren und uns Gedanken über einen möglichen Aufstieg machen. Ganz in der Ferne im Nordosten entdecken wir zum erstenmal die hohen 7000er des Hindukusch. So träumen wir in die untergehende Sonne hinein und genießen das Farbenspiel des scheidenden Tages. Leider verweilen wir viel zu lange auf dem Gipfel. Rasch kommt die Dämmerung über uns. Es wird uns langsam und dann immer deutlicher bewußt, daß wir nochmals unterwegs biwakieren müssen.

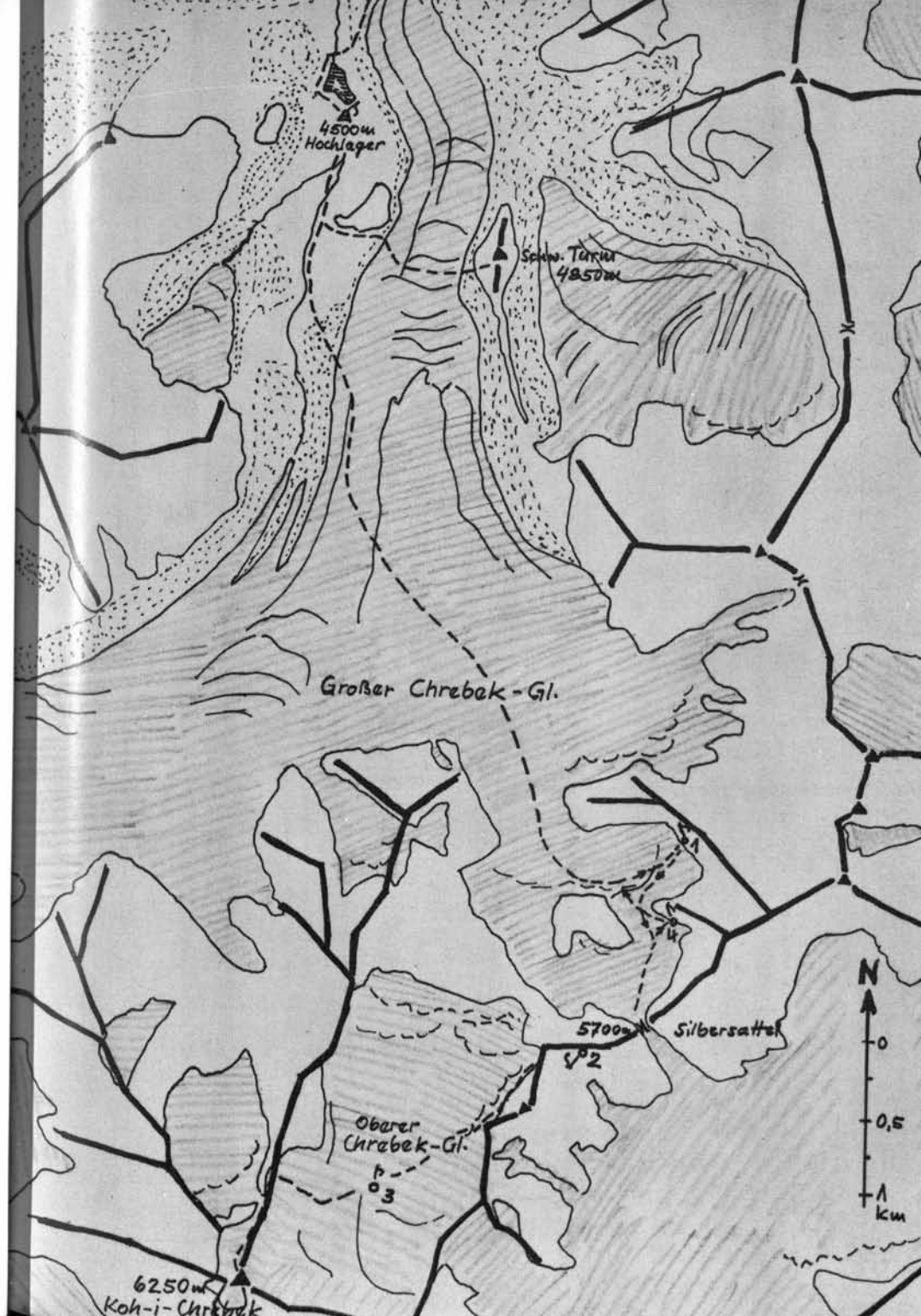
Unseren Abstieg wählen wir durch eine steile Rinne, die zum Überfluß verschiedene Abbrüche hat. Das lose Gestein verlangt vorsichtiges Gehen. Inzwischen dunkelt es, und im Finstern muß man mehr nach Gefühl als nach Sicht sich vorwärtstasten. Mit Mühe finden wir in dem schlecht überschaubaren Trümmergelände den Biwakplatz vom vergangenen Tag. Wir entschließen uns, wieder hier zu bleiben, zumal Liesel sich doch nicht ganz verausgaben darf. Auch wollen wir nicht unnötige Risiken eingehen. Otto, kein Freund vom Biwakieren, fürchtet die Kälte. So steigt er im spärlichen Licht der klaren Sternennacht weiter durch die Schutthalden hinunter zum Hauptlager, wo er erst nach Mitternacht ankommt.

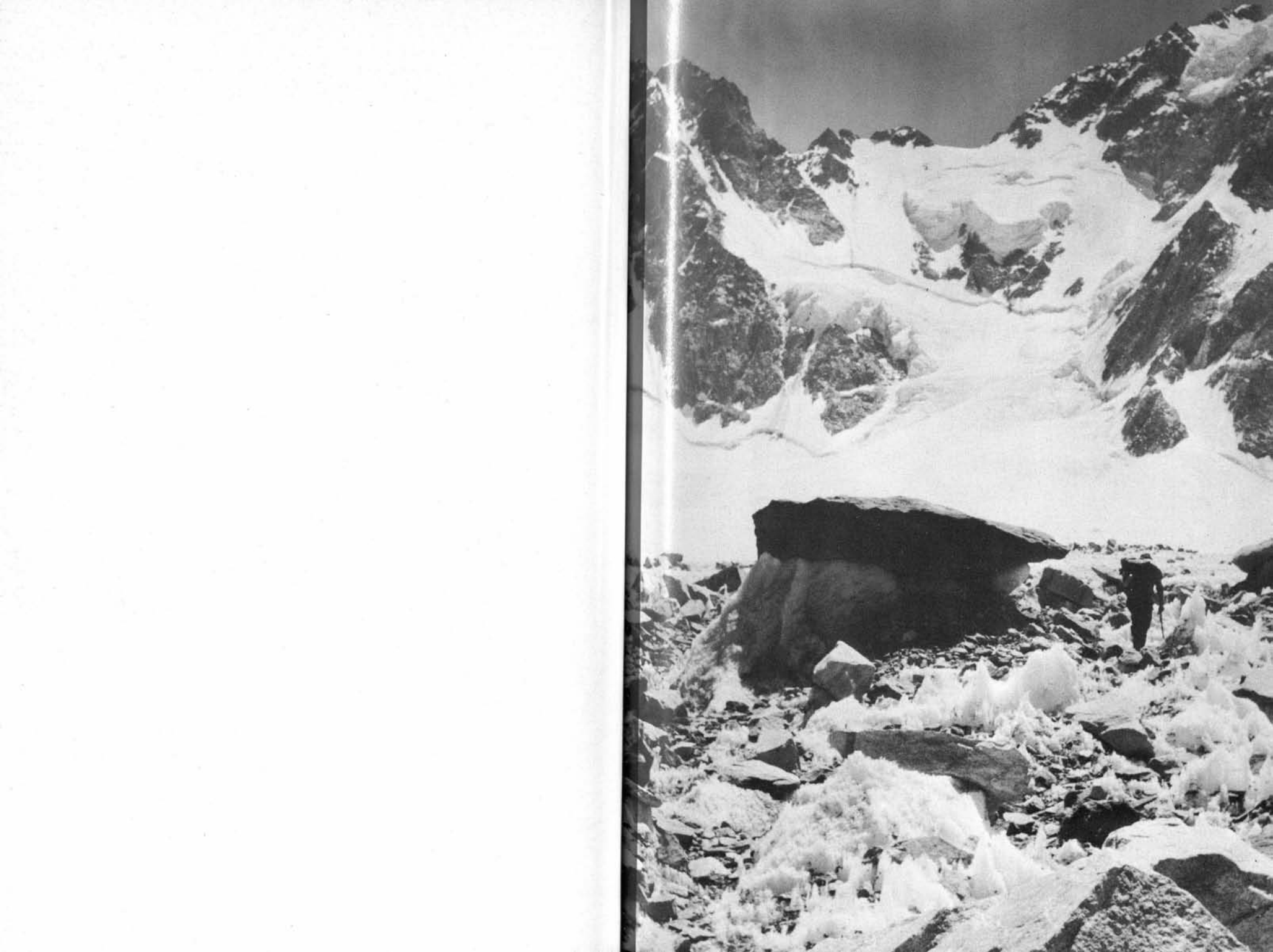
### 13. 8.

Die Nacht ist nicht sehr bequem für uns verlaufen. Wir finden nicht die angenehmste Lage zum Schlafen und ruhen deshalb nicht recht aus. Und außerdem ist es fühlbar kalt. Immerhin haben wir uns mal wieder mit den Tücken des Biwakierens vertraut gemacht. So sehen wir uns bald die Sonne herbei. Mit dem Tagen stehen wir auf und beeilen uns, über das lästige Blockwerk zu Tal zu kommen. Erst unterwegs holt uns die Sonne mit ihren wärmenden Strahlen ein. Gegen 7 Uhr stehen wir auf unserer Felseninsel. Außer den Leuten, den Besuchern und Betreuern, schläft noch alles. Da es Sonntag ist, wollen wir unsere Freunde in der Ruhe nicht stören und bereiten ohne viel Aufhebens das Frühstück.

Heute mittag gibt es Hammelbraten mit Erbsen und anschließend Kaffee; das ist ein würdiges Festagsessen. Müde von dem guten Mahl ruhen wir uns aus und bereiten uns seelisch auf den morgigen Tag vor. Wir wollen zum Hochlager und dort die erste Nacht bleiben. Das ist der Auftakt für den großen Berg unseres Tales.

Inzwischen sind im Hauptlager 4 Pferde angekommen. Es hat sich wohl herumgesprochen, daß wir Transporttiere für unseren Heimweg notwendig haben. Da will kein Interessent zu spät kommen bei dem wohl einmaligen großen Geschäft. Die fünf Hühner spektakeln um unseren Hausfelsen und bringen ländliches Leben wie auf einem Bauernhof. Sie haben sich in einer Spalte, die zu unserem Steinhaus führt, häuslich eingerichtet. Gelegentlich können wir hier auch ein Ei abholen. Es kommt aber auch vor, daß eines der Hühner in







unserer Küche nach verzehrbaren Dingen Ausschau hält, und dann hinterläßt es etwas, was uns nicht so angenehm ist. Mohamed kaufte wieder ganz groß ein: 100 Eier, Erbsen und Aprikosen sind eingetroffen.

14. 8.

Nach dem Erledigen notwendiger Dinge für den Aufstieg am Vormittag und einem kräftigenden Mittagessen brechen wir auf. Mohamed kommt mit und hilft Lasten hinaufzutragen. Um 15 Uhr erreichen wir das Hochlager. Mohamed steigt wieder ab zum Hauptlager. Liesel, der die Strapazen des Aufstieges nicht zugemutet werden können, hat sich freiwillig entschlossen, das Lager zu hüten. Wir richten uns auf dem „Balkon“ über dem Gletschersee für die Nacht ein. Es ist einmalig schön in dieser gewaltigen, unberührten Bergwelt mit dem Blick hinaus ins weite Land zum Koh-i-Bandakor. Abschied vom Tag nehmen wir aber doch, indem wir hinaufschauen zur frostigen Höhe unseres Koh-i-Chrebek, auf dessen Haupt das letzte Licht verlischt, gleichsam als würde eine Kerze ausgepustet. In unseren Daunensachen schläft es sich mollig warm. So wird auch die harte Unterlage nicht als lästig empfunden.

15. 8.

Das Frühstück wird im Schlafsack eingenommen. Die Luft ist unsympathisch kühl in Mont-Blanc-Höhe. Gegen 7.45 Uhr sind wir marschklar. Nach Erscheinen der Sonne wird es uns merklich wohler. Der Aufstieg über die Schutthalden und großen Steinblöcke entlang eines Gletscherbaches ist schon sehr mühsam. Die großen geschichteten Steinblöcke bewegen sich bei ungeschicktem Drauftreten. Das kostet mehr Kraft und Puste als das Gehen auf festem Boden. Recht unangenehm ist der Steilanstieg zum Gletscherboden. Sein Rand läßt uns wieder rascher vorwärtskommen, doch später auf dem Rücken des Gletschers wird das Gehen dann wesentlich schlechter. Felsblöcke, Furchen und tiefe Spalten, Zackeneis, Wasserlöcher, verdeckte Tümpel, verschieden breite und spaltenartige Wasserläufe, die überschritten werden müssen, machen uns viel zu schaffen. Große und kleine Gletschertische in einer Vielzahl erwecken unsere Aufmerksamkeit, so daß wir mit wachsamen Augen, Schritt für Schritt zu tun haben. Unser Blick haftet indessen meist auf dem großen Hängegletscher und der höchsten Spitze des Bergmassivs direkt vor uns, wobei der Kopf leicht in den Nacken gelegt ist, um die ganze Höhe des Berges erfassen zu können.

Otto und ich diskutieren einige Zeit über den günstigsten Aufstiegs-  
weg. Wir entschließen uns für den etwas weiteren Weg über den  
Firn, den Gletscherschrund und Eishang hinauf zum „Silbersattel“.  
Der direkte Anstieg über einen Felssporn zum Gipfelgrat erscheint

vor allem Otto nicht sicher genug. Große Teile dieser Route sind durch einen Hängegletscher bedroht, und man muß befürchten — wenngleich bisher keine abfahrenden Eisblöcke von uns festgestellt werden konnten —, daß gelegentlich der Pfeiler vom Eis getroffen wird. Im Firngelände nach Überqueren des Gletschers halten wir auf einem auffallenden Mugele eine Mittagsrast (ca. 4850 m). Ein Teil des Eisenzeugs und Reepschnüre lassen wir hier zurück, die wir wohl sicherlich auf dem weniger felsigen Weg nicht notwendig haben. Mit Steigeisen und angeseilt, weil Spaltengefahr, streben wir der höchsten Stelle des Bergschrundes zu, der den gesamten Firn- und Eishang in einem großen Bogen durchzieht. Das Eis läßt sich anfänglich gut begehen, später wird der Weg mühsamer; der auftretende Büßerschnee verlangt uns Einiges ab. Wir suchen einen Durchstieg zur Eiswand, welche hinaufleitet zum Kamm und Sattel, können jedoch keine günstige Brücke entdecken. So müssen wir unterhalb des Bergschrundes weit nach links in Richtung eines Felsgrates queren, bis wir in einem Bruchgelände die Möglichkeit zum Übersteigen der Randkluft finden. Das kostet wertvolle Zeit. So beziehen wir kurz oberhalb des Schrundes in ca. 5400 m Höhe im nahen Felsgelände das erste Biwak. Es ist zwar erst 18.30 Uhr, aber die Nacht fällt sehr schnell ein, und da wir im Schatten der Berge von jenseits des Tales liegen, so dauert es nicht lange, bis vom Gletscher das Dunkel zu uns heraufkriecht. Mit Mühe können wir uns eine kleine Fläche zurechtmachen, so daß wir halb sitzend, halb liegend versuchen auszuruhen.

#### 16. 8.

In der Nacht wird es kühl, die Temperatur fällt auf etwa  $-8^{\circ}\text{C}$ . Da wir uns am Morgen noch lange Zeit im Schatten unseres Berges befinden, so geben wir uns Mühe, so schnell wie möglich warm zu werden. Gegen 6.15 Uhr sind wir bereits unterwegs. Wir queren wieder nach rechts zur Fallinie des großen Eishanges. Otto und Berni suchen einen Weg durch den Fels, weil sie glauben, da rascher warm zu werden. Trudi und ich wollen, wie verabredet, über den Eishang direkt zum Silbersattel aufsteigen. Die langwierige Eisarbeit und das Stufenschlagen verbrauchen viel Zeit. Um 14.15 Uhr haben wir alle den Sattel erreicht (5700 m) — wir nennen ihn „Silbersattel“, weil wir eine gute Übereinstimmung in Form und Lage mit dem Sattel am Mte. Rosa feststellen können —. Jetzt haben wir eine gemeinsame, ausgedehnte Mittagsrast verdient. Der Borde-Kocher spendet uns die Wärme für einen Tee. Wir müssen aber erkennen, daß er sehr viel Benzin verbraucht. Unser Vorrat ist nicht sehr groß. Es heißt, sparsam mit dem Brennstoff umgehen. Vom Sattel aus können wir zum erstenmal nach Nordosten auf riesige Gletscherfelder und in der Ferne wieder auf die höchsten Berge des Hindukusch schauen.







Den Weiterweg vermittelt ein Felsgrat, der verschiedentlich mit Schnee durchsetzt ist. Gegen 18.30 Uhr beziehen wir in 5820 m Höhe das zweite Biwak. Eine große, fast waagrecht liegende Felsplatte auf der Südseite des Grates wird vom Schnee und Geröll befreit und so zum Lagern brauchbar gemacht. Wir haben eine gute Biwakunterlage und genießen durch den höheren Grat Schutz vor dem Wind. Etwas Sorge macht uns das Wetter. Die Sonne verschwindet hinter trüben, schweren Wolken mit einem nicht sympathischen schwefelgelben Licht. Die feuchte Luft läßt Schneefall befürchten.

#### 17. 8.

Besser als erwartet vergeht die Nacht. Auf unserem Thermometer können wir  $-10^{\circ}$  feststellen. Gegen 6 Uhr erreicht uns die Sonne am Grat. Sie wärmt uns auf, und so sind wir bald mutig, weiter aufzusteigen. Einen Teil unserer Ausrüstung, Kleidung, Schlosserei, Kocher und sonstige Utensilien hinterlassen wir am Lagerplatz, weil wir der Meinung sind, am gleichen Tage noch den Gipfel zu erreichen und nach hier zurück zu sein.

Das Wetter hat sich erfreulicherweise gebessert. Es geht noch einige Seillängen auf dem Grat weiter, dann leitet dieser zu einem auffallenden Gipfel hinauf, abseits der eigentlichen Verbindung zum Hauptberg. Hier queren wir in die Flanke dieses Berges. Die schwach ausgeprägten Höcker des Schnees kommen uns in dem steilen Hang sehr gelegen. Otto und Berni steigen schon bald zum Gletscherboden ab. Trudi und ich verfolgen den Hang, bis er sich von selbst im „oberen Chrebek-Gletscher“ verliert. Hier müssen wir wie unsere Kameraden zuvor, Bekanntschaft mit den hohen und deshalb sehr anstrengenden Bülbern machen. Dieser Teil benötigt leider sehr viel Zeit. Von der Ferne hat man den Eindruck, daß sich die Schneefläche wie ein langer Firnhang leicht und behende begehen läßt. In der Nähe löst sich die graue Fläche (je nach Sonnenstand bedingt nach Licht- und Schattenpartien) in einen mächtigen Sturzacker aus hartgefrorenem Schnee auf. So müssen wir die Erfahrung machen, daß das Begehen des weiten Feldes recht mühsam wird. Trotz intensiver Sonneneinstrahlung steigt die Lufttemperatur nicht über  $+4^{\circ}\text{C}$ .

Nach dem Queren des weiten Gletscherbodens gehen wir anschließend ein kurzes Stück die Gipfelwand hinauf, um über den gezackt verlaufenden Bergschrund nach rechts zum Grat über eingelagerte Felspartien hinauszugelangen. Dort erscheint uns der Anstieg angenehmer, weil die Neigung geringer ist als im oberen Gipfelhang. Unsere Rechnung geht auch gut auf; der Grat läßt sich flüssig wie eine Treppe begehen. Unterhalb des Gipfels queren wir noch in die Westflanke, weil der Gipfelgrat stark überwächet ist. Am Ende des Hanges kommen wir zu einem großen Felsblock kurz vor der höchsten Stelle, den man vom Hauptlager als Gipfel gut ausmachen

kann. Hier halten wir eine kurze Rast. Gemeinsam gehen wir zum höchsten Punkt des Koh-i-Chrebek. Um 16.45 Uhr stehen wir auf der sonnenbeschienenen, jungfräulichen Kuppe ca. 6250 m ü. M.

Eine freie Sicht nach allen Seiten ist uns gegönnt. In der Ferne, im Nordosten, erheben sich drei mächtig hohe Berge. Soweit uns bekannt ist, handelt es sich bei dem höchsten, dem rechten davon, um den Tirich-Mir (7700 m) im pakistanischen Chitral und bei dem linken um den Noszaq (7510 m), der auf der Grenze zwischen Afghanistan und Pakistan liegt. Der Tirich-Mir wurde von Norwegern im Jahre 1950 erstmalig erstiegen, den Noszaq besuchten im vergangenen Jahr, d. h. im Sommer 1960, zuerst eine japanische und später auch eine polnische Expeditionsgruppe.

Im Nordwesten steht kristallklar der Koh-i-Bandakor mit seinen 6600 m der Höchste in unserer Nachbarschaft. Eine Vielzahl von Gipfeln hebt sich im Westen aus dem leichten Dunst, zum Teil werden sie von Wolken überwalzt. Soweit wir beobachten können, sind sie niedriger als unser Berg.

Von Süden und Südosten her droht das Wetter schlechter zu werden. Dunkles Gewölk läßt Unheil ahnen. Hier tobt sich offensichtlich der Monsun aus, der von den Bergsteigern des Himalaja so gefürchtet ist. Wir können feststellen, daß der Zentral-Hindukusch wie eine hohe Mauer dem Meer dieser Wetterfront gegenübersteht, die manchmal in der Höhe ausreicht und auch manchmal überspült wird. So kommt es gelegentlich vor, daß auch wir im Bereich von Regen und Schnee sind. Im allgemeinen ist der Sommer im Hindukusch doch recht günstig für bergsteigerische Unternehmungen.

Nach einer halben Stunde verlassen wir den Gipfel. Die Abendstunde mahnt dringend zum Abschiednehmen. Berni und ich gehen vorweg. Otto soll als letzter mit Trudi nachkommen. In den vorhandenen Stufen geht es sicher und flott den Grat und Hang hinunter. Der Büßerschnee auf dem oberen Chrebek-Gletscher läßt uns wieder nur mühsam vorwärtskommen. So erreichen wir beide die etwa tiefste Stelle des Gletschers beim Dunkelwerden. Wir müssen nun erkennen, daß wir nicht vor Mitternacht an unserem Biwakplatz auf dem Grat sein könnten. Wir entschließen uns, hier zu bleiben. Um Schutz gegen Wind und Kälte zu haben, legen wir uns eine Mulde im Schnee an. Mit „geköpften Büßern“ errichten wir Mauern um die Kuhle (so haben sie doch für uns ihren Nutzen!). In einer Höhe von etwa 5920 m beziehen wir unser „höchstes“ Biwak. Es ist inzwischen bereits dunkel, als Otto und Trudi zu uns kommen.

18. 8.

Die Nacht ist kalt. Wie bedauern wir, einen Teil der Kleidung zurückgelassen zu haben. Unser Gletscherloch erlaubt uns nur geringe Bewegungsfreiheit. Dadurch empfinden wir die Lage noch unan-









genehmer. Die Temperatur sinkt bis auf  $-17^{\circ}$  C. Mit Zittern und Sehnsucht erwarten wir deshalb die Sonne. Leider müssen wir zusehen, daß sie bald nach dem Aufgang in der Nähe scheint, aber noch längere Zeit benötigt, bis sie unseren Lagerplatz erreicht. So ist es quälend, feststellen zu müssen, daß über uns schon die wohlthuende Wärme sich ausbreitet und wir hier ohne Hilfe im Schatten stehen. Gegen 8 Uhr entschließen wir uns dann doch aufzubrechen, nachdem wir uns durch Schlagen mit den Armen und Trampeln mit den Beinen etwas warm gearbeitet haben.

Es gilt nun, zum Hang und zum Felsengrat hinüberzuqueren, nachdem der Bergschrund überwunden ist. Hier haben wir leider Bergschatten und auch vorerst keine Aussicht, in die Sonne zu kommen. Beim Gehen wird uns ausreichend warm. Um 10 Uhr erreichen wir Biwakplatz Nr. 2 am Grat. Erst hier tauen wir in der vollen Sonne richtig auf. Mit dem Rest an Benzin wird heißes Teewasser bereitet. Da es nicht ausreicht, unseren Durst zu löschen, sammeln wir mühsam Schmelzwasser und drücken den Saft von Zitronen hinein. Unsere Rast ist ausgiebig, sie soll Frühstück- und Mittagpause in einem sein. Ich habe den Eindruck, daß uns allen die Strapazen, die Biwaks und die Kälte merklich zugesetzt haben, denn unsere Bewegungen sind nicht mehr sehr behende. Nicht nur der Korpus, die Arme und Beine, sondern auch der Geist lahmt etwas.

Trudi und Berni brechen zuerst auf, verfolgen den Grat bis zum Silbersattel. Etwas später steigen auch Otto und ich zum Sattel ab, wo wir gegen 15.15 Uhr wieder zusammentreffen. Der weitere Abstieg soll nun in unserer Aufstiegsspur über den Eishang gehen. Die Hoffnung, rasch nach unten zu kommen, wird doch zunehmend getrübt. Schmelzwasser haben viele Stufen, die wir mühsam vor 3 Tagen geschlagen haben, verändert und ausgewaschen. Bedauerlicherweise gerade diejenigen am meisten, für die das Stehen zum Stufenschlagen von oben nach unten am beschwerlichsten ist. So raubt der Abstieg sehr, sehr viel Zeit und führt meist über nie gern gesehenes, blankes Wassereis. Der steile Hang zwingt zu besonders vorsichtigem Gehen. Unser Wunsch, noch am Abend bis zum Hochlager über dem Gletschersee zu kommen, wird nicht mehr erfüllt.

Auf der Felsrippe über dem Bergschrund, ca. 5590 m hoch, müssen wir ein 4. Biwak beziehen. Dieser Platz ist ein wahrer Adlerhorst. Rechts und links geht es steil hinauf und hinunter. Unsere Fläche ist so klein, daß wir nicht nebeneinander sondern verteilt sitzen müssen. So verlieren wir notwendige Wärme. Otto und Berni sind allein im Sack, Trudi und ich haben immerhin so viel Platz, daß wir gemeinsam einen Zeltsack benutzen können. Die Füße werden zum Schutze gegen zuviel Abkühlung in den Rucksack gesteckt. Wir haben das Pech, daß unser Zeltsack — durch das unbequeme Sitzen und sich so

immerfort bewegen müssen — bald defekt geht. Er bietet uns nicht mehr sehr viel Abschirmung gegen die Außenluft. Wir beide kommen mit Otto überein, daß ich bei ihm unterschlüpfte. Trudi versucht nun, allein in dem defekten Zeltsack so gut es geht zurecht zu kommen. Obwohl nicht die kälteste, ist die Nacht am unangenehmsten. Trotz Schutz im Rucksack bekommen wir alle kalte Füße. Am schlimmsten ergeht es Otto. Wie sich später herausstellt, hat er einige Zehen regelrecht erfroren.

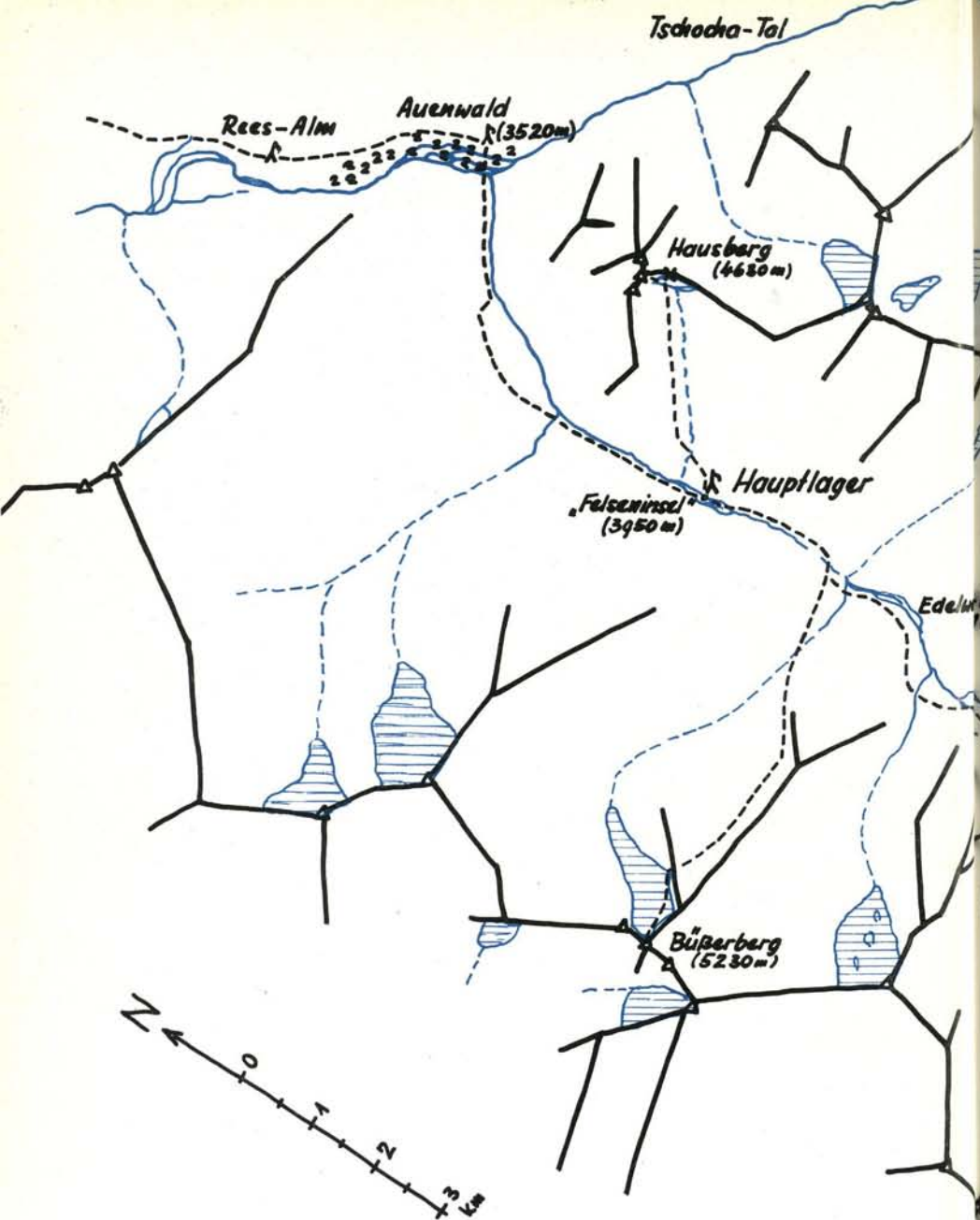
#### 19. 8.

Die Sonne läßt wieder lange auf sich warten, da wir auf der Westseite des Berges sind. Wir entschließen uns, gegen 6 Uhr ohne ihre Unterstützung aufzubrechen. Noch ist es uns nicht so warm, daß wir behende gehen können. Die Kälte der Nacht hat außerdem das Wasser in den Rinnen zu hartem Eis gefroren. Wir tun uns schwer mit Stufenschlagen. Je tiefer wir steigen, umso leichter wird zwar das Gelände, doch mit den immer noch kalten Füßen kommen wir nicht sehr flüssig vorwärts.

Erst gegen 10 Uhr überschreiten wir den großen Bergschrund. Wir unternehmen es, direkt etwa in der Mitte des Hanges abzusteigen, um einen kürzeren Weg als beim Aufstieg zu haben. Von oben nach unten läßt sich manchmal ein Bruch leichter durchsteigen als in der Gegenrichtung. Wir finden schlanke Brücken, die gut halten. So erreichen wir schnell und direkt den unteren Teil des Hanges.

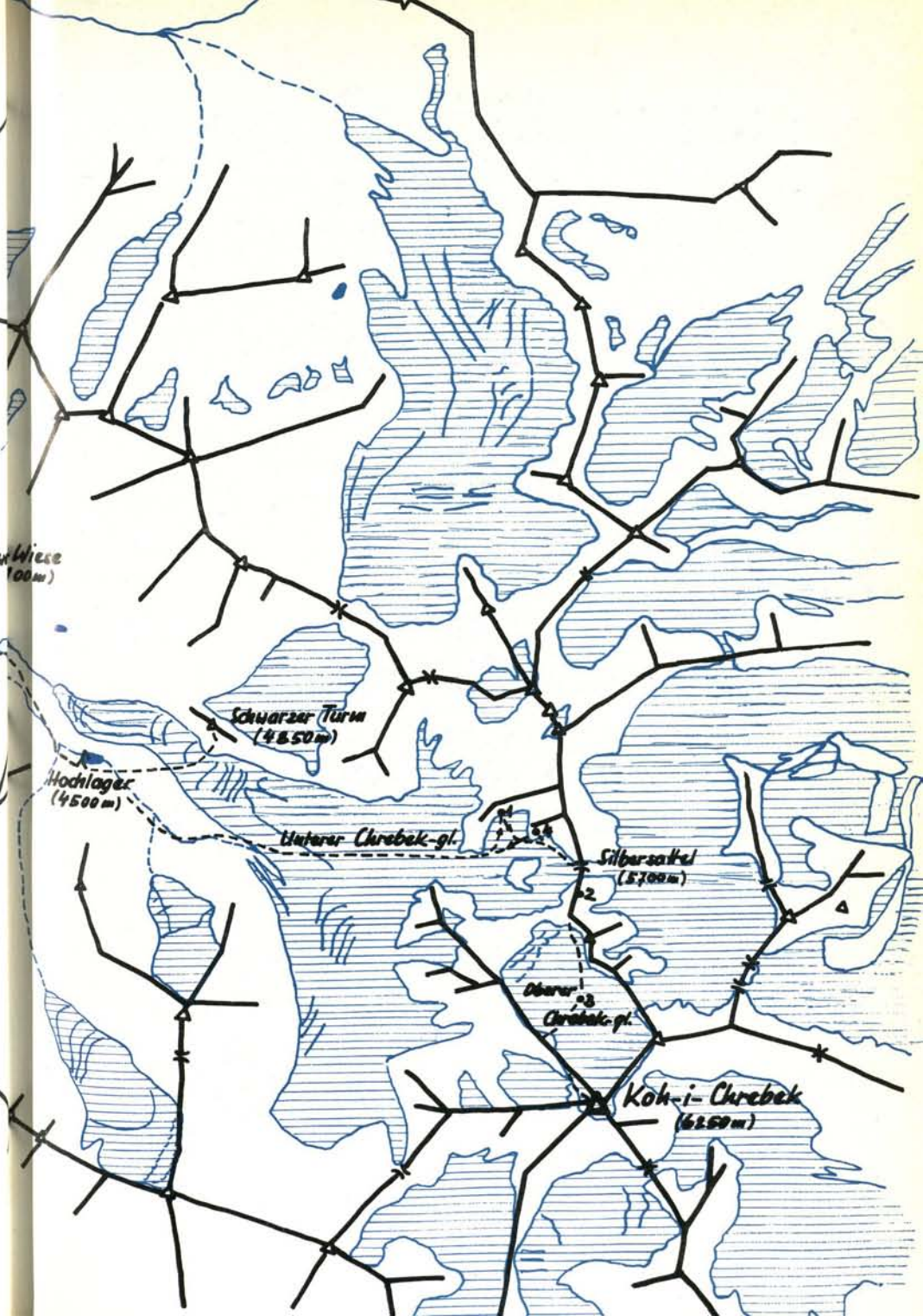
Hier können wir das Seil ohne Bedenken ablegen. Rasch, so schnell es möglich ist, geht jeder nach seiner Verfassung schlendernd oder storksend hinunter zum großen Chrebeke-Gletscher. Am Rande des Gletschers an einem kleinen Tümpel rasten wir, Trudi, Otto und ich. Berni ist mit ausholenden Sätzen etwas vorweggegangen. Wir denken uns, er will ohne Halt über den Gletscher in Richtung Hochlager. Wie wir später feststellen, hat er nicht weit von uns, durch die Eis- und Steinblöcke unserer Sicht verdeckt, an einem kleinen Wasser mit dem gleichen großen Bedürfnis wie wir eine Rast gemacht. Die intensive Sonneneinstrahlung um die Mittagsstunde und die starke Reflexion des Lichtes in der blendend weißen Umgebung machen uns zusätzlich sehr matt. Nach den Strapazen der vergangenen Tage haben wir Mühe, und es bedarf besonderen Willens, aufzustehen und weiter zum Hochlager abzusteigen. Schließlich muß es aber doch sein. So quälen wir uns zu unseren Zelten über den Moränensee hinab, wo wir endlich gegen 14 Uhr ankommen.

Hier können wir uns zunehmend erholen. Es stehen ausreichend Nahrungsmittel zur Verfügung, und mit Kochern besteht die Möglichkeit, etwas Warmes zuzubereiten. Mit Schrecken müssen wir feststellen, daß Ottos Füße doch sehr stark mitgenommen sind, eine traurige Folge der Kälte während des letzten Biwaks. Auch wir



### Hochtal von Chrebek

Skizze zusammengestellt  
aus Luftaufnahmen u.  
eigenen Beobachtungen  
Hindukusch-Kundfahrt 1961  
des DAV Bremen



anderen empfinden taube Stellen an den Beinen. Berni hat dafür einen speziellen Ausdruck: „Meine Beine brummen.“ Trudi fühlt sich etwas mitgenommen. Es war doch wohl reichlich viel.

Nach einer Rast von 3 Stunden verlassen wir mit leichtem Gepäck die gastliche Stätte unseres Hochlagers, um über die Moränenhänge hinunter zum Hauptlager zu gehen. Die Hochtouren-Ausrüstung bleibt im Hochlager, denn wir haben die Absicht, dem Schwarzen Turm noch einen Besuch abzustatten. Unterwegs kommt uns Liesel entgegen. Sie ist verständlicherweise in Sorge um uns. Wir Männer erreichen vorausseilend gegen 19 Uhr beim Einbruch der Dunkelheit das Hauptlager. Bald kommen auch Trudi und Liesel zum Zeltplatz.

Nun sind wir alle wieder glücklich vereint. Liesel kümmert sich sofort um unsere Füße. Ottos Zehen sehen in der Tat am meisten mitgenommen aus.

#### **20. 8.**

Schlafen, Essen und Trinken: Erholen heißt heute unser einziger Wunsch. Die große Tour hat uns doch etwas viel Kraft gekostet, die erneuert werden muß.

#### **21. 8.**

Heute ist noch Ruhetag. Wir machen uns schon Gedanken über unseren Rückmarsch. Ein Blick auf den Kalender überzeugt uns davon, daß wir unsere weitere bergsteigerische Tätigkeit und den Aufenthalt im Chrebeke-Tal auf wenige Tage beschränken müssen.

#### **22. 8.**

Mohamed wird über unseren Rückmarschplan unterrichtet. Wir wollen 6 Pferde mieten — 4 davon für Lasten und 2 zum Reiten —, um rasch (very quickly) nach Kabul zu kommen. Mohamed selbst ist hieran interessiert. Wie er sagt, geht sein Urlaub zuende und die Staatsfeiertage (Jeschen) locken. Liesel, Trudi, Berni und ich steigen nochmals auf zum Hochlager, um am nächsten Tag den Schwarzen Turm, den großen Aussichtsberg im Gletschermeer, zu besteigen. Wir beabsichtigen damit, die letzten Rundaufnahmen und Messungen im Gebiet durchzuführen. Mohamed oder (und) ein weiterer Mann vom Hauptlager sollen morgen Nachmittag nachkommen und mit uns die Lasten des Hochlagers nach unten bringen.

#### **23. 8.**

Das Wetter meint es heute nicht sehr gut mit uns. Der Himmel, trüb verhangen, ist nicht geeignet für die beabsichtigten Panorama-Aufnahmen. In unserem Teil, den wir auf dem Weg zum Schwarzen Turm begehen müssen, ist der Chrebeke-Gletscher sehr stark mit Moränen durchsetzt. Er verlangt Richtunghalten, Ausdauer und Trittfestigkeit von uns. Zu Füßen des Schwarzen Turms, inmitten

wackliger Felstrümmer halten wir eine Mittagsrast mit Abkochen. Als Tisch dient eine große glatte Felsplatte, die wie auf Bestellung sich anbietet. Unser Ausblick ist die großartige Szenerie des oberen Chrebek-Tales mit dem großen Berg von Chrebek. Der Aufstieg zu dem felsigen Turm (4850 m) bereitet keine Schwierigkeiten. Doch gilt es mit großer Vorsicht zu gehen, denn das Gestein, ähnlich gesprengtem Fels, ist sehr locker.

Wir genießen einen Rundblick auf die gesamte Bergwelt des Tal-schlusses. Um wirkungsvolle Aufnahmen herstellen zu können, ist das Licht leider nicht strahlend genug. Die diffuse Beleuchtung ergibt nur unplastische, flache Bilder. Umso erfolgreicher kann sich Berni als Flechtensammler betätigen. Man sieht ihn begeistert mit Hammer und Meißel hantieren. Er läßt sich auch nicht durch unsere angeregte Unterhaltung stören.

Beim Abstieg vom Gletscher zum Moränensee entdecken wir schon von weit oben Besuch in unserem Lager. Berni eilt voraus. Ein Soldat von unserer Bewachungstruppe, der uns behilflich sein will, ist angekommen. Am Lager halten wir noch kurze Rast. Dann muß es endgültig sein. Das gesamte Gut ist zu verfrachten.

Gegen 17 Uhr steigen wir dann mit allen Habseligkeiten ab. Mohamed und einer der Pferdetreiber kommen uns auf der Edelweißwiese entgegen. Auch sie wollen noch helfen, Gepäck nach unten zu tragen. Mohamed nimmt unseren Frauen einen Teil der Lasten ab und kommt mit ihnen in der Dunkelheit ins Lager.

Es herrscht ein reges Leben um den Felsklotz auf der Insel: 3 Soldaten, 6 Treiber, der „König von Rees“ und die Pferde. Alle wollen sie auf „unserer Felseninsel“ die letzte Nacht verbringen. Das gibt doch etwas Unruhe, sozusagen Aufruhr vor dem Sturm.

## Auf dem Rückweg durch das bekannte Gebiet

### 24. 8.

Heute heißt es, unser Hauptlager abzubauen. Zuvor müssen aber noch 3 Hühner geschlachtet werden, und niemand hat Lust, die Tiere zu töten. Der Jäger aus Magnaue hat einen Steinbock geschossen und bietet uns einen großen Schinken für teures Geld an. Wir verzichten darauf. Dafür kaufen sich die Treiber das Fleisch und verteilen es. Wie mir scheint auch redlich, denn es gibt keinen Streit darüber.

Zur besonderen Freude bekommen wir am Vormittag noch eine Herde von Steinböcken (Mohamed sagt „deer“) zu sehen. Wir mußten lange suchen, um die Tiere überhaupt zu entdecken. Sie ziehen ganz langsam durch die Geröllhänge und haben eine so gute Schutzfarbe, daß man schon ein geschultes Auge notwendig hat, um sie mit dem Fernglas ausmachen zu können. Ein Soldat aus Wolf versucht, mit seinem Gewehr Jagd auf die Tiere zu machen. Er schleicht sich an, es knallt auch einige Male, aber außer einer Staubwolke haben wir keinen Erfolg sehen können. Als die Tiere sich bedroht fühlen, ziehen sie mit großen Sprüngen ab in Richtung des Passes, der vor unserem Hausberg liegt

Um 15 Uhr beginnt nun nach dem Abbruch des Lagers unser Abstieg. Die Pferde werden mit leichten Lasten versehen, und die Leute tragen Gepäckstücke auf dem Rücken. So reichen Tiere und Menschen aus, um auf einmal flott zu werden. Durch das häufige Gehen mit den Pferden hinunter nach Rees und zurück haben die Tiere eine Art Trasse getreten, so daß es bis auf einige Stellen mit großem Geröll und Steinblöcken möglich ist, ihnen auch Transportgut anzuvertrauen. Wenn die Steinblöcke gar zu wackelig sind, wird den Pferden unterwegs das Gepäck abgenommen. So kommen wir rasch zum Auenwald von Rees.

Den Rückweg nehmen wir jetzt nicht mehr durch das Wäldchen mit seinen Tücken, sondern wir verfolgen den Fluß auf der linken Seite bis zu seinem Ende. Hier ist der Fluß nicht mehr sehr breit, dafür müssen wir aber durch sehr tiefes Wasser gehen. Erfreulicherweise ist es fast stehend. Das feuchte Element geht den Pferden bis zur Mitte des Bauches. Die Reiter knien auf den Lasten; ein eigenartiges Bild, die Schar der Pferde in den Abend hineinzuwandern und schwimmen zu sehen. Trudi, Mohamed, Berni und ich müssen lange Zeit warten, bis wir übergesetzt werden. Die Treiber sind mit ihren Pferden zur Alm von Rees hinuntergegangen, sie haben dort entladen und kommen zurück. Sie befreien uns damit von den Zweifeln, vielleicht doch noch ein kühles Bad nehmen zu müssen. Gegen 18 Uhr sind wir alle in Rees und suchen eine brauchbare Stelle für die Nacht. Der Sand muß mit Gras durchsetzt sein, damit das Lager bei

aufkommendem Wind vor Staub geschützt ist. Da genügend Holz in der Nähe vorhanden ist, können wir Feuer entfachen. So haben wir Licht und Wärme. Um Schutz vor dem Talwind zu haben, bauen wir unsere Gepäckstücke in einer Art Mauer um uns herum auf. Ohne die Zelte zu benutzen, ruhen wir gut in den Schlafsäcken auf Luftmatratzen.

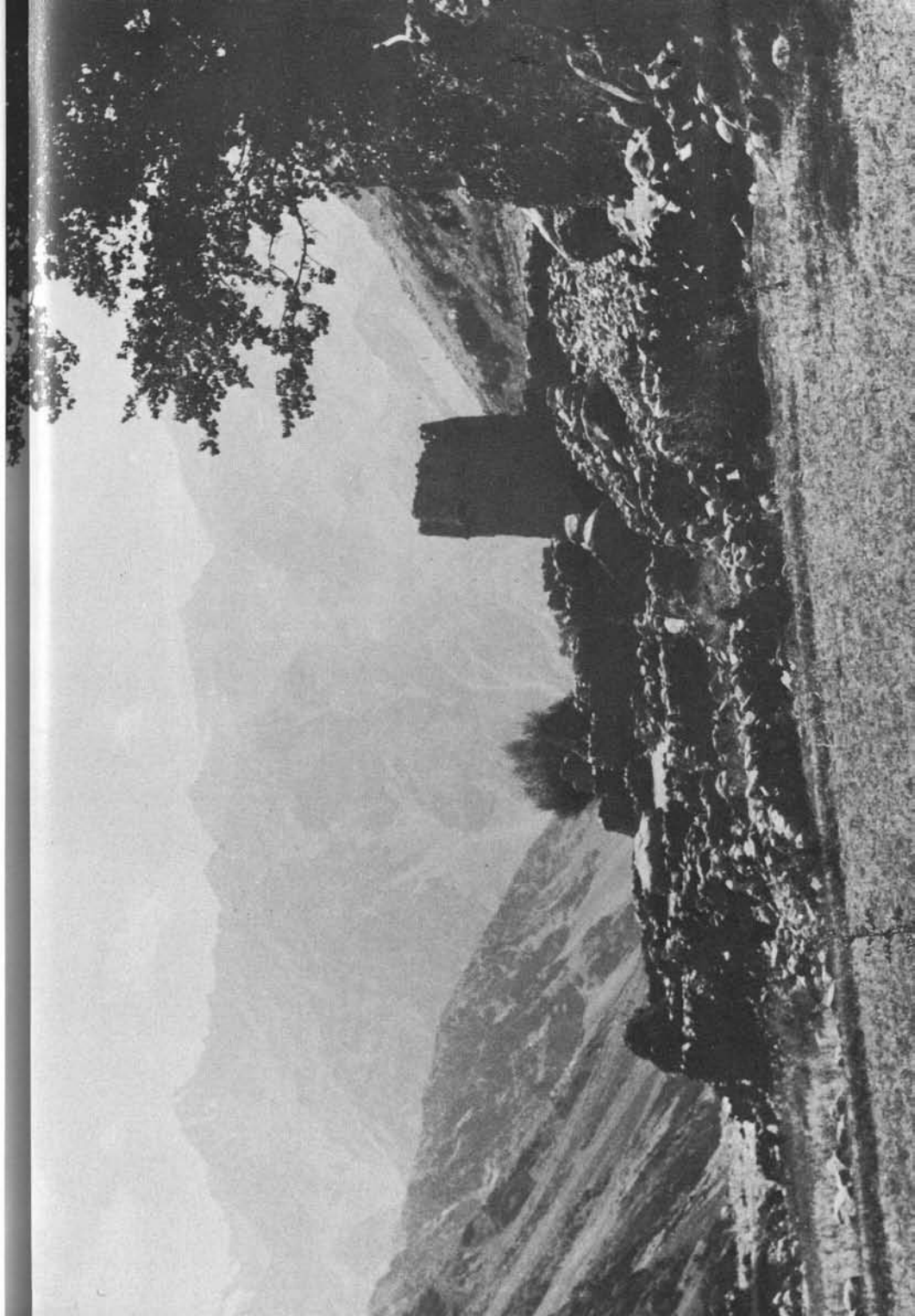
25. 8.

Der Aufbruch um 7.30 Uhr klappt recht gut. Opa aus Chrunju hat einen großen Streit mit dem jungen Mann aus Magnaue, dem Jäger des Steinbockes. Ich verstehe den Streit nicht sofort und will Partei ergreifen. Als der Jüngling das Zaumzeug von Opas Pferd entwendet, glauben wir, er wolle ihm Unrecht tun. Es stellt sich doch heraus, wie Mohamed uns verdolmetscht, daß Opa dieses Zaumzeug noch nicht bezahlt hat. Ganze 5 Afghani (DM 0,50) soll es kosten. Dafür machen die beiden so einen Spektakel. Mohamed schlichtet auf unser Bitten hin den Streit, damit wir nicht unnötig lange aufgehalten werden. Und Opa bezahlt.

Bald stellt sich eine neue Aufregung ein. 2 Rinder, ein junger Bulle und ein weibliches Tier, gesellen sich zu unserem Transport. Da Opa sich mit diesen Tieren beschäftigt, so wollen wir wissen, was das soll. Wir können von unserem Dolmetscher erfahren, daß sich Opa diese Tiere gekauft hat. Seine Einkünfte durch uns waren wohl so groß, daß er diesen Kauf zur Auffrischung seiner Zucht tätigen konnte. Jedes Stück hat 600 Afghani gekostet. Ich fühle mich bei dieser Erklärung wie der Zugschaffner eines Güterzuges, an den jeder, was ihm beliebt, anhängen kann. Die Rinder traben treu und brav mit. Wir haben aber doch große Bedenken, ob alles gut gehen würde. Wir denken dabei an die Flußübergänge mit und ohne Brücken, an die steilen Berghänge und an die langen Strecken ohne Nahrung. Wir müssen erleben, daß sich die beiden Rinder — wie kaum zu erwarten — in dem Gelände ausgezeichnet zurechtfinden. Sie gehen meist an der Spitze unseres Zuges und geben sozusagen das Tempo an.

Otto kann nicht mehr zu Fuß gehen und hat deshalb ein Reitpferd bekommen. Er ist meist mit seinem Treiber vorweg. So auch bei Magnaue, wo wir beabsichtigen, eine gemeinsame Rast zu halten. Die beiden sind schon weiter nach Mionschahar gezogen, wo der Treiber beheimatet ist. Wir bleiben aber doch in Magnaue, weil einige Leute dort Nahrungsmittel einkaufen wollen. Mohamed kommt später nach. Er hat sich in Wolf noch von den Soldaten und Trägern mit Dankeschön verabschiedet. Er weiß doch, was sich gehört.

In Magnaue haben wir mit Opa ein neues Erlebnis. Er kauft sich von dem Jüngling, mit dem er sich zuvor gestritten hat, das Fell des erlegten Steinbockes für 100 Afghani. Es interessiert uns, was





er denn damit wolle. Er gibt zu verstehen, das wäre gutes Leder für Schuhe. Fortan schwebt das Fell wie ein Drachen im Winde auf dem Rücken seines Pferdes. So ist unsere Truppe wahrlich eine illustre Gesellschaft.

Wir holen Otto in Mionschahar ein, wo das Pferd neu beschlagen wurde. Es findet auch ein Führerwechsel für das Pferd statt, ein anderer Mann kommt nun mit uns bis nach Chrunju. Der Pferdeführer zeigt uns das Fell eines Schneeleoparden, den er als Jäger im vergangenen Winter im Chorwek-Tal geschossen hat. Unser Aufenthalt in diesem Ort ist offensichtlich so interessant, daß sogar die Frauen auf den Zinnen der Häuser erscheinen. Wir können einige Aufnahmen von den neugierigen Even machen, was bislang schwerlich möglich war.

Gegen 14.30 Uhr ziehen wir weiter talabwärts. Die Rinnen, welche im Aufstieg den Pferden Schwierigkeiten bereiteten, sind besser zu begehen. Bald erreichen wir unten den Fluß Borrisch, der bei Tagau überschritten werden muß. Wir können zuvor in Erfahrung bringen, daß ein Steig auf der rechten Borrisch-Seite entlang der verfallenen Wasserleitung führt. Diesen verfolgen wir Fußwanderer. Die Pferde mit ihren Lasten müssen auf der linken Flußseite entlanggeführt werden. An der Brücke bei Munjon treffen wir wieder zusammen. Nun geht es bis zu den Ruinen der Residenz des Königs von Munjon, Dascht-i-Borrisch, den wir den „Königsort“ (2850 m) getauft haben. Hier richten wir uns im Schutze der zerfallenen Mauern für die Nacht ein. Liesel und Trudi entdecken sogar ein richtiges Zimmer, in dem sie Quartier nehmen, weil sie Angst vor dem Wind in der Nacht haben. Unsere Leute, the people, wie Mohamed sagt, gehen mit ihm zu Pferde nach Schaharon. Sie versprechen, um 6 Uhr in der Frühe wieder hier zu sein.

Mohamed war sicherlich sehr interessiert, nochmals nach Schaharon zu kommen, weil er, wie er uns verständlich machte, dort einige hübsche, junge Mädchen mit blauen Augen und blonden Haaren gesehen hat. Wir schöpfen Verdacht, daß er zarte Bande knüpft und sich ein solches Geschöpf käuflich erwerben will. So lassen wir ihn gehen, wollen wir doch seinem Glücke nicht im Wege stehen.

Der Königsort bietet Gelegenheit, interessante Aufnahmen von den Ruinen, von Wüstenpflanzen und dem Blick hinunter ins tief eingeschnittene Tal des Borrisch und dem Zusammenfluß mit dem großen Fluß Munjon zu machen.

#### 26. 8.

Wir sind pünktlich aufgestanden, so daß wir zur verabredeten Zeit hätten abmarschieren können. Aber erst um 7.30 Uhr kommen die Leute. Sie begründen ihre Verspätung damit, daß ein Pferd wegelaufen sei und dieses erst eingefangen werden mußte.

Von den Ruinen führt der Weg steil hinauf zum Paß Pajek (3100 m), und hier von Tendo Varo haben wir wieder den großartigen Blick auf die Berge von Munjon, die uns zum Teil vertraut geworden sind. Wir notieren die Namen der Bergspitzen, soweit diese zu ermitteln sind. Dabei treten auch Verwechslungen auf. Als markante Spitzen von links nach rechts sind der Koh-i-Deambi und wohl noch etwas höher der Koh-i-Miondeh zu nennen. Unser Koh-i-Chrebeck und die Berge im Tal von Chrebeck sind erst etwas später zu entdecken.

Nachdem wir endgültig Abschied von den Bergen von Munjon genommen haben, zieht unser Weg durch die bekannte Wüstenlandschaft.

In Suquoi-Juim treffen wir wieder den Alakador von Munjon. Es gibt eine herzliche Begrüßung. Zur Überraschung werden wir mit dem König von Munjon bekanntgemacht. Es wird uns ein ehrwürdiger älterer Herr mit frischem, lebendigem Aussehen, der einen auffallend bunten Schal um den Hals geknotet hat, vorgestellt. Mohamed verdolmetscht, daß dieser Mann ein Nachkomme des großen Mohamed sei. Wir sollen auch heute wieder Gäste des Alakadors sein; doch aus Zeitgründen müssen wir erneut ablehnen. Wir wollen hier nur eine kurze Mittagsrast einlegen. Beim Kramen in unseren Vorräten entdecken wir nur noch eine Büchse mit Schweinefleisch. Mohamed fragt, ob er etwas davon dem König von Munjon geben dürfe. Der Nachfahre des großen Mohamed probiert mit sichtlichem Behagen „von dem verbotenen Fleisch.“ Mohamed selbst hatte schon früher erfahren, daß Schweinefleisch nicht schlecht schmeckt.

Der Flußübergang in Richtung Rasir geht mit den Pferden sehr flott, viel schneller als auf dem Hinweg. Einige der Treiber wollen in dem Ort Rasir bleiben. Da es für mich noch zu früh zum Lagern ist, so deute ich an, daß wir weiter in Richtung Iskasir gehen wollen. Um 18 Uhr erreichen wir die Gegend des Durchbruches (2470 m), den Zusammenfluß von Munjon und Anjuman. Vom Weg aus, der etwas erhöht über dem Tal liegt, haben wir einen wunderbaren Blick auf die vielen silbern glitzernden Wasser des Anjuman, die im Licht der Abendsonne besonders schön aufleuchten.

Die Rinder von Opa machen sich selbständig, vermutlich, weil sie soviel Wasser sehen. Sie schwimmen und waten querfeldein. Opa hat viel Mühe und mit Hilfe der Leute lange zu tun, bis sie eingefangen sind. Er bindet sie für die Nacht in der Nähe unseres Zeltlagers an Sanddornbäumen mit einem Strick an den Hörnern fest. Dies gefällt ihnen anfänglich durchaus nicht, und wir haben Bedenken für die Nacht. Sie beruhigen sich aber doch mit zunehmender Kühle, so daß wir gut schlafen können.





#### 27. 8.

Heute am Sonntag dauert das Packen etwas länger. Erst um 8 Uhr sind wir damit fertig. Ob wir Anjuman erreichen? Der Ort Iskasir hält uns nicht sehr lange auf, lediglich Mohamed steigt den Hang hinauf, macht dort einen Besuch und besorgt uns Eier. Wir biegen mit dem Transport in das Seitental, ins Rachoi-Tal, ein. Über die kleine Brücke führt der Weg wieder steil hinauf zum Paß. Von hier schauen wir nochmals abschiednehmend zurück in die Täler und die nun schon in weiter Ferne liegenden Berge. Zwei Pferdetreiber und Opa mit seinen Rindern nehmen einen anderen Weg. Offensichtlich ist ihnen der felsige Anstieg zu steil. Sie folgen dem Rachoi-Fluß, bis dieser ein kleineres Seitental in Richtung Anjuman-Fluß entsendet. Später treffen wir sie wieder auf dem Weg zum Auenwald.

Der Übergang, das Durchschreiten des Anjuman-Flusses am Ende des Auenwaldes, geht flott vonstatten. Mit den Pferden macht dies alles viel mehr Freude. Die Rinder unseres Opas steigen zuerst ins Wasser und schwimmen. Sie werden etwas abgetrieben, erreichen aber gut das andere Ufer.

Mittagsrast halten wir kurz hinter der Flußquerung vor dem Steilaufstieg. Wir nutzen die Zeit, um auch ein erfrischendes Bad in den kühlen, klaren Wassern des Anjuman zu nehmen.

Unser Weiterweg führt nun wieder durch eine brütende Landschaft. Berni versucht, ausnahmsweise zu reiten. Er hält es aber nicht lange aus, weil ihn die Verschnürung, auf der er sitzt, wie er sagt, zu sehr zwickt. Soweit ich in Erinnerung habe, war es auch das erste und letzte Mal, daß er ein Pferd auf unserer Reise bestiegen hat. Es geht ihm wie Liesel, die ebenfalls vom Reiten kuriert ist. Durch ein Wüstenplateau, dann hinunter ins Tal hart am Fluß entlang führt unser Weg wieder steil hinauf zum Dorf Mionschahar. Wir wollen den Malik sprechen, damit die Bewohner des Dorfes uns wohlgesinnt sind; doch das ganze Dorf ist wie ausgestorben. So streben wir weiter zur Brücke über den Rawosch, wo wir auf dem Hinweg genächtigt haben. Da es inzwischen 18 Uhr und im Schatten der Berge dämmrig geworden ist, entschließen wir uns, auch heute wieder hier Halt zu machen. Im Dunkeln wird das Essen zubereitet. Die Pferdetreiber gehen zum nächsten Dorf, Iskopak. Nur Opa mit seinem „Tierpark“ bleibt bei uns.

#### 28. 8.

Der junge Malik von Iskopak begrüßt uns. Auf dem Hinweg haben wir noch einen ehrwürdigen, alten Herrn kennengelernt. Wir konnten nicht erfahren, ob er inzwischen abgewählt wurde oder gestorben ist. Wir finden schnell Kontakt mit dem Bürgermeister. Er besorgt uns Eier. Inzwischen sind unsere Leute wieder zurück, und um 8 Uhr kommt die Truppe in Gang zum Weitermarsch.

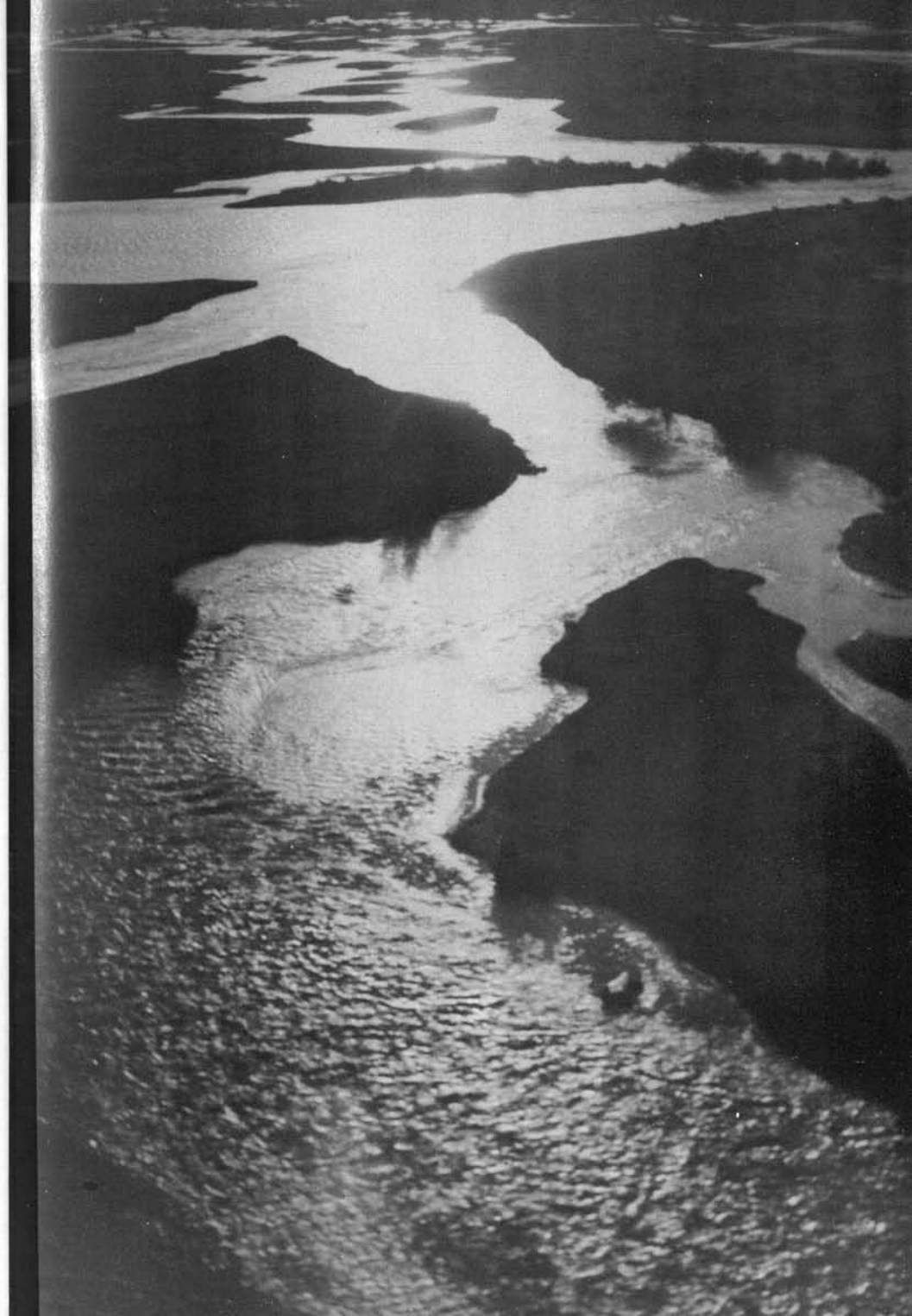
Über die Höhen mit dem großartigen Blick auf die terrassenartig angelegten Orte Iskopak und Mionschahar führt der Weg zurück ins Anjuman-Tal, wechselnd im Talgrund und an den schroffen Hängen. Um Mittag kommen wir nach Anjuman, nachdem wir auf die Nordseite übergewechselt sind. Unter den Weidenbäumen des Ortes Wischte (= Wüste; 3040 m) oder Dascht-i-Anjuman wird eine 2½-stündige Pause eingelegt. Die Einwohner des Ortes nehmen herzlich Anteil an unserem Lagerleben.

Wir haben auf dem Hinweg versprochen, wenn wir wieder zurückkommen, dem Malik einen Abschiedsbesuch zu machen. Unsere Zeitnot zwingt uns aber, möglichst wenige Aufenthalte einzulegen. So geht es ziemlich rasch durch die beiden Orte von Anjuman, die heute wenig belebt sind. Wir fragen nicht lange nach den Maliks, sondern streben dem Fluß entlang, hinauf zum Anjuman-See (3400 m). Hier richten wir uns zur Nacht ein, denn es ist inzwischen 18.30 Uhr geworden und bereits dunkel. Unsere Trudi klagt sehr über Zahn- und Kopfschmerzen. Sie hat sich vor Antritt der Reise beim Arzt — soweit es ging — ihre Zähne instandsetzen lassen, aber offensichtlich haben die Reparaturen doch nicht so lange angehalten, wie es die intensive Sonneneinstrahlung, die Temperaturwechsel und die sonstigen Unbilden erforderten. Wir schlagen die Zelte auf, damit wir Schutz vor Wind und Kälte haben.

#### 29. 8.

Das Aufstehen und Aufbrechen macht am Morgen offensichtlich Schwierigkeiten. Über 3 Stunden benötigen wir, bis wir startklar sind. Zuerst führt der Weg noch ein Stück den Anjuman-Fluß entlang, doch dann um 10.30 Uhr erfolgt in langer Ketten-Formation der steile Aufstieg zum Anjuman-Paß (4225 m). Um 13 Uhr sind wir mit der ganzen Truppe oben. Unsere Treiber haben Hemmungen, auf der Paßhöhe zu rasten, obwohl die gute Lagermöglichkeit reizte. Sie zeigen sichtliche Angst vor den „Feinden des Passes“. Es ist eine ganz eigenartige, unverständliche Psyche, die dieser Paß bei dem Volk auslöst. Berni und ich gehen deshalb vorweg, um etwas tiefer eine geeignete Stelle zum Lagern zu suchen. Wir müssen lange laufen, bis wir Wasser finden und eine Stelle entdecken, wo die Pferde weiden können. Erst gegen 14.45 Uhr erreichen wir einen kleinen Bach, an dem wir Halt für die Mittagspause machen (ca. 3750 m). Unsere Truppe ist im Laufe der Zeit sehr weit auseinandergezogen. So beansprucht auch die Rast etwas länger als sonst üblich.

Gegen 16.30 Uhr ziehen wir weiter, unterhalb des „berühmten“ Lagers der Nomaden vorbei. Dieses ist inzwischen abgebrochen, denn infolge des eingetretenen Wassermangels sind keine Weidegründe mehr vorhanden. Später, talabwärts, entdecken wir die Nomaden wieder. Zum Teil sind sie auf Wanderschaft, zum Teil haben sie







Lagerplätze eingerichtet. Es ist recht interessant, das Treiben dieses Wandervolkes zu beobachten. Ein Teil zieht talaus, ein anderer wieder taleinwärts. Wir können das System oder den Sinn ihres Zuges nicht erkennen.

Weiter zu Tal geht nun unser Weg, bis etwa um 18.30 Uhr an dem kleinen Bach Dargaga, der Abend zum Halten mahnt. Da das Tälchen etwas eingeschnitten ist, eine ausgesprochene Falte im Gelände bildet, so bietet es auch Schutz gegen den Wind, der im Haupttal weht. Die Pferde können weiden und finden ausreichend Nahrung.

30. 8.

Nach dem Aufbruch sind wir bald an der Stelle, wo wir auf unserem Hinweg Herrn Ebert aus Nürnberg getroffen haben. Hier haben wir den Bach zu überschreiten. Auf unserem Weg zum Parion-Tal kommen wir erneut an Nomadenzelten vorbei. Mit besonderer Vorsicht und stets wachsam nach Hunden ausschauend ziehen wir so zwischen den Lagern hindurch. Die Mittagsrast legen wir beim Ort Tschimor (2850 m) ein, der uns durch seine interessanten, mächtig gebauten Häuser in Erinnerung bleiben wird. Den Malik von Tschimor, der uns auch auf dem Hinweg mit als Angehöriger der Schutztruppe beschirmt hat, treffen wir später in Chrunju auf dem Weg nach Charikar zum Gebietsgouverneur.

Auf unserem Weiterweg schließt sich den beiden Rindern ein Schaf einer Herde an, welche gerade des Weges kam. Wir wollen dieses Tier zurücktreiben, doch es weicht immer aus, weil es bei den beiden Rindern mehr Schutz empfindet als bei der Schafherde. So nehmen es unsere Leute mit weiter talaus, wohl auch in der Meinung, auf billige Weise einen fetten Hammelbraten mit nach Hause bringen zu können.

Über die solide Brücke (2680 m) überschreiten wir den Parion-Fluß, und anschließend geht es durch die „sumpfigen Wiesen“ in Richtung Deparion. Auf dem schmalen Steig hinauf zum Hauptweg kommen uns schwer gepackte Kamele entgegen. Erst von unten nach oben gesehen empfindet man die gewaltige Größe der Tiere. Sie verursachen für uns eine kritische Ausweichsituation. Glücklicherweise geht alles gut ab, denn sowohl unsere Tiere als auch die Kamele zeigen sich in diesem Gebirgsgelände als wahre Meister.

Um 18.15 Uhr sind wir in Deparion, dem Ort mit „der Brücke mit dem Geländer“. Diese Bemerkung will besagen, daß wir uns bereits in einem Gebiet befinden, in dem man bedingt durch Wohlstand, Zeit und Verständnis für mehr als das Notwendigste hat. Der Tag geht zu Ende. Neben dem Fluß bietet sich eine Grasfläche zum Lagern an.

Hier wollen wir Eier kaufen, und es entwickelt sich ein interessantes Handelsgespräch. Drei Eier sollen 2 Afghani kosten. Das ist uns zu teuer. Wir wollen für zwei Eier 1 Afghani geben. So entsteht ein langes Palaver um den Preis. Die Leute beobachten sich gegenseitig, ob auch keiner den offensichtlich verabredeten Preis unterbietet. Mohamed ist gleich unserer Ansicht, er sagt, wir sollten mit dem Kauf noch etwas warten. Damit haben wir recht behalten. Schon am Abend erstehen wir zu dem von uns angebotenen Kurs etwa 10 Eier und am Morgen kommen noch einige Leute und bringen uns soviel Eier, wie wir haben wollen. Bisher hat Trudi die Eier eingekauft. Da sie gerade nicht zur Stelle ist, habe ich das Geschäft übernommen und so vielleicht den größten Eierhandel meines Lebens getätigt.

Hier in Deparion entsteht auch der erste und erfreulicherweise auch letzte ernstliche Disput zwischen Mohamed und uns. Er wurde ausgelöst durch das Schaf, welches unserer Truppe gefolgt ist. Mohamed bezichtigt den Polizisten des Diebstahls; dieser gibt zu verstehen, daß er ein armer Mann sei und nicht für den Schaden eintreten könne, der vielleicht durch das Mitwandern des Schafes dem Besitzer entstanden ist. Wir versuchen, Mohamed verständlich zu machen, daß der Polizist wirklich nichts dafür könne. Wir hätten beobachtet, daß das Schaf mitgelaufen ist trotz mehrerer Versuche, es zurückzutreiben. Mohamed steht aber hartnäckig auf dem Standpunkt, es sei Schuld des Polizisten, daß es mitgekommen ist, und er werde den Vorfall beim Hakim melden. Das Schaf wird einer „treuen Person“ aus Deparion übergeben, welche sich verpflichtet, es dem Besitzer zurückzubringen. Von einer Anzeige hat Mohamed auf unsere Bitten hin später doch abgesehen.

### 31. 8.

Heute hoffen wir, nach Chrunju zu kommen; die Leute selbst haben es eilig. Um 8 Uhr verlassen wir unseren Rastplatz, es geht auch flott das Parion-Tal hinaus. Da der Weg von Deparion wieder den Hang hinaufführt, so hat man einen großartigen Blick auf die Felder und Bewässerungsanlagen des großen und wie es scheint auch reichen Ortes Deparion.

Kurz vor Mittag klagt Otto über heftige Bauchschmerzen. Liesel vermutet Magenkrämpfe, nachdem sie zu der Erkenntnis gekommen ist, daß eine Blinddarmentzündung, die man erst annimmt, eigentlich andere Symptome hat. Erfreulicherweise löst sich der Kummer nach Verabreichen von Pillen. Vielleicht haben sich die Krämpfe dadurch eingestellt, daß die Verdauung durch das dauernde Sitzen auf dem Pferd nicht mehr normal ablief. Durch diese Zwischenfälle und durch die Eile der Leute ist unsere Truppe sehr weit auseinandergezogen. Um 14 Uhr, nachdem ich mit viel Mühe die Spitze





des Zuges erreicht habe und ihr Halt gebot, sind wir wieder auf einem Haufen beisammen. In der Nähe der Brücke am Zusammenfluß von Panshir und Parion wird gerastet. Da wenig Weidbares für die Tiere vorhanden ist, haben die Leute auch keine Meinung, lange zu bleiben. So geht es bald zügig weiter das Panshir-Tal hinaus.

In der Dunkelheit um 20 Uhr erreichen wir unser Ziel Chrunju. Das ganze Dorf ist auf den Beinen. Unsere alten Freunde vom Hinweg, der Malik Surap und viele andere mehr sind gekommen, um uns unter den Maulbeerbäumen einen festlichen Empfang zu bereiten. Sie interessieren sich für unsere Erfolge und wollen die Sieger von Chrebek begrüßen. Meine Bedenken, daß die Pferde- und Eseltreiber uns Gram sein könnten, weil wir nicht ganz friedlich voneinander geschieden sind, waren umsonst. Alle freuen sich auf das Wiedersehen, und auch die Leute erzählen von ihren Erlebnissen auf dem Heimweg. Der Malik sorgt für Tee, Eier, Brot und Maulbeeren. Es ist ein lebhaftes Palaver bis zur Mitternacht. Die „Feuerhand“-Laternen spenden dazu ihren lebendigen Schein. Diese Stunde im Kreise der Dorfbewohner von Chrunju wird uns allen in Erinnerung bleiben.

#### 1. 9.

Wir schlafen im Freien neben unseren Fahrzeugen; doch schon vor 6 Uhr werden wir munter gemacht. Die Treiber aus Munjon haben es eilig nach Hause zu kommen. Sie erhalten ihr Geld und ziehen dann bald freudestrahlend und winkend hoch zu Pferde von dannen. Inzwischen ist auch Malik Surap wieder erschienen. Er bringt den jüngsten Eseltreiber „Bubi“ mit, der uns auf dem Hinweg durch seine unbekümmerte Jugend soviel Freude gemacht hat. Auch er ist offensichtlich angetan von dem Wiedersehen, denn er setzt sein uns gewohntes, schelmisches Lächeln auf und erzählt seinen gleichaltrigen Freunden von seiner großen Fahrt.

Trudi und Liesel werden vom Malik in sein Heim eingeladen. Sie sollen seine Frauen kennenlernen. Später berichten sie uns, daß die Frauen sehr interessiert nach dem Leben der Europäerinnen gefragt haben. Auch Frau Biller, wie sie erfahren, habe dort vor zwei Jahren einen Besuch gemacht. So kannten sie schon etwas von den Gepflogenheiten der „freien“ Frauen.

Otto hat auch Gelegenheit, den Bergführer Habib Rhaman kennenzulernen. Dieser zeigt ihm sein Tourenbuch mit den Eintragungen, auf welches der afghanische Bergführer offensichtlich sehr stolz ist. Neben Herrn Müller war auch Herr Schlaginweit von der deutschen Botschaft mit ihm unterwegs in den Bergen. Die Eintragungen sollen allerdings nicht immer sehr schmeichelhaft gewesen sein. Manchmal sei nicht verschwiegen worden, daß der Bergführer gut den Wert des Geldes zu schätzen wisse.

Wenn man den Rückweg so überdenkt; es ist alles viel unbeschwerter, reibungsloser vonstatten gegangen. Nicht nur die Ortskenntnis sondern vor allem der Umstand, daß wir nur Pferde benutzten, sorgte für einen flotten Ablauf. Wir sind kaum zu einer Verschnaufpause gekommen. So ist wohl auch zu verstehen, daß der Kontakt mit den Leuten und den Tieren nicht so eng war, wie auf dem Hinweg. Immerhin sind unsere Helfer doch wert, daß sie genannt werden.

Fürs erste ist da Rolonisch, „der Lustgreis“ zu erwähnen. Seinen Beina men erhielt er, weil er sich einen Spaß daraus machte, unsere Amazone Trudi im Galopp durch das tiefe Wasser des Rees-Flusses zu entführen. Auch mit Berni versuchte er einen Wettlauf zu Fuß, entlang des Munjon-Flusses und hinauf zur Anhöhe über den Durchbruch bei Iskasier, zu veranstalten. Trotz seines gesegneten Alters war er stets für einen jugendlichen Scherz zu haben.

Dschauharboi, „den Alten mit dem weißen Hemd“, lernten wir zuvor schon auf der Felseninsel kennen. Er besuchte uns und erwarb sich mit Brotbacken Verdienste um die Gemeinschaft. Er wollte sicherlich damit auch erreichen, daß ihm das Geschäft als Pferdetreiber nicht entging.

Durch seinen bunten, gesteppten Mantel, bei dem man nicht ermitteln konnte, was Original und was Flicker waren, fiel Bodelo aus der wandernden Reihe auf. Mohamed teilte uns vertraulich mit, daß er leidend sei. Wir versuchten ihn soweit wie möglich zu schonen. Er war stets maßvoll in seinen Äußerungen, machte keine Seitentänze aus Übermut, wie es leicht bei den Anderen festzustellen war. Er setzte sich so oft es anging zusätzlich zur Last auf sein Pferd.

Otto mußte seine lädierten Füße schonen und sah sich von hoch zu Roß den Rückweg an. Als getreuen Pferdeführer verdingte sich Kurbonbig aus Mionschahar/Tagau. Beide zusammen gaben oft ein urkomisches Bild ab, das gut für eine Illustration des Ritters von der traurigen Gestalt — Don Quixote und Sancho Pansa — hätte dienen können. Kurbonbig war ortskundig und so konnte Otto fleißig Notizen über Land und Leute machen. Er hat auch als Jäger im vergangenen Winter einen Schneeleoparden erlegt und uns mit Stolz sein Fell gezeigt, während wir eine Rast in Mionschahar einlegten. Einen weiteren Jäger lernten wir in Mohamat, dem Jüngling von Magnaue — oder dem Sohn der Laila, wie ihn die Einheimischen nannten — kennen. Da wir sehr oft mit ihm zusammentrafen, oben auf der Felseninsel wollte er uns das Fleisch eines von ihm erlegten Steinbocks verkaufen, mit Opa hatte er den Streit um das Zaumzeug und schließlich verkaufte er Opa noch das Fell des Steinbocks, soll auch hier sein Name genannt sein. Trotz seiner Jugend entwickelte er, wie mir schien, einen außergewöhnlichen Geschäftssinn.

Gegen 10 Uhr ist es nun soweit. Wir nehmen dankbar und wehmütig Abschied von Chrunju, nachdem wir auch den Bewacher der Fahrzeuge für seine treuen Dienste entlohnt haben. Für seine Mitteilung, daß man ihm in der letzten Nacht, bevor wir ankamen, den Turban und seine Schuhe gestohlen habe, brachten wir indessen wenig Verständnis auf. Nur eine Bemerkung entschlüpft mir: „Ein echter Nachtwächter!“

Beim Weggehen fühlen wir, daß man uns (Deutsche) gern hatte. Malik Surap und der Polizist fahren noch mit uns nach Sine (2080 m) zum Alakador. Hier ist wieder ein Empfang vorgesehen. Der Alakador will uns zum Essen dabehalten. Wir müssen aber leider ablehnen: — — „wir haben keine Zeit, denn das Flugzeug in Kabul wartet auf uns“. So bleibt es bei einer Tasse Tee.

Bis Gulbahar (1660 m) haben wir noch eine stattliche Zahl von Kilometern zu fahren. Etwa um 15.30 Uhr lassen wir uns im Kasino der Weberei am Mittagstisch wieder vom Koch ein rasch improvisiertes Essen vorsetzen: Rührei mit Kartoffeln und Tomatensalat. Das ist so recht nach unserem Verlangen und für 6 Personen mit 100 Afghani für hiesige Verhältnisse ein fürstliches Essen. Herr Müller ist inzwischen nach Deutschland abgereist, und so hinterlasse ich ihm die Nachricht über unsere Erfolge in einem Brief.

Diesmal wählen wir für den Rückweg die kürzere Fahrstraße nach Charikar. Eine mächtige Staubwolke hinter den Fahrzeugen macht uns schnell wieder mit den typischen Landstraßen des Orients vertraut. Wir wollen uns beim Hakim von Charikar verabschieden. Der Alakador von Sine hat uns bereits angekündigt. In Erledigung wichtiger Regierungsgeschäfte — so erfahren wir — kann der Gebietsgouverneur nicht persönlich anwesend sein. Er hat den Polizeipräsidenten gebeten, uns zu empfangen und zu verabschieden. Auch hier sollen wir wieder länger bleiben und müssen wie in Sine leider davon Abstand nehmen. Zur Erinnerung erhalten wir einen großen Korb mit würzigen Trauben. Nach so langer Zeit des Verzichtens schmecken diese vorzüglich; auch ohne zu waschen, was mal wieder gar nicht im Sinne unserer Liesel ist.

Auf der guten (russischen) Asphaltstraße geht nun im Abendlicht die Fahrt nach Kabul, wo wir beim Dunkelwerden gegen 19 Uhr bei Familie Echtermann eintreffen. In Kabul sind die Straßen hell erleuchtet. Wir können noch den letzten Tag des Jeschen, der großen (Befreiungs-)Festtage des Jahres, miterleben. Mohamed wird für morgen abend zu einem Abschiedstreffen eingeladen.

## Wir verlassen das gastliche Afghanistan

### 2. 9.

Es heißt nun, die vielseitigen Abreisevorbereitungen zu treffen. Zuerst besuchen wir die Botschaft. Aber niemand der maßgebenden Herren ist anwesend. Alle sind sie zu den Staatsfeierlichkeiten eingeladen. Unser nächster wichtiger Gang gilt dem Schweizer Reisebüro, bei welchem wir unsere Flugkarten für den 3. 9. bestellt haben. Hier erfahren wir, daß an diesem Tag keine Maschine fliegt. So legen wir unseren Abreisetermin auf den 6. 9. fest und bitten um Buchung für dieses Flugzeug, denn der nächste Flug würde erst in etwa 2 Wochen möglich sein. Wir erfahren auch den genauen Preis für unsere Flugkarten. Als Aufgabe steht uns jetzt bevor, unsere Dollars und DM in Afghani einzuwechseln. Wir sehen dieser Transaktion mit Skepsis entgegen, weil wir schon früher die Erfahrung machen mußten, daß das Beschaffen von Afghani zu einem brauchbar günstigen Kurs nicht einfach ist.

Verständlicherweise müssen wir Mr. Tarsi vom Touristbüro aufsuchen und ihm Bericht erstatten. Er ist an unseren Erzählungen sichtlich interessiert. Gern bestätigen wir, daß wir mit Mohamed, unserem Dolmetscher, sehr gut zurechtgekommen sind. Das befriedigt ihn offensichtlich besonders, denn wir hatten doch Mohamed durch ihn vermittelt erhalten. Wir müssen Mr. Tarsi versprechen, sollten wir unsere Kundfahrtsergebnisse schriftlich niederlegen, ihm davon ein Exemplar zukommen zu lassen.

Inzwischen ist die Zeit zum Mittagessen gekommen, und da man uns allgemein von dem neuen — anläßlich der Staatsfeierlichkeiten fertiggestellten — Selbstbedienungsrestaurant nach europäisch-amerikanischem Muster vorgeschwärmt hat, so wollen wir hier einkehren. Rasch lernen wir das Reglement der Selbstbedienung kennen. Wenn man von den Preisen für das Essen und die Getränke absieht, so ist dieser Betrieb als ein Fortschritt in Richtung westeuropäischer Geschäftsentwicklung anzusehen.

### 3. 9.

Heute am Sonntag ist großes Wühlen und Packen. Wir fahren mit Mohamed zum Bazar und wollen seine Unterstützung beim Kauf einer Wasserpfeife (Chular) in Anspruch nehmen. Hier muß nun endlich das Versprechen an unseren Freund Adolf Max in Goslar eingelöst werden. Wir hatten die Absicht, bereits in Istanbul, später in Täbris und Teheran, dann schließlich in Meshed eine Wasserpfeife zu erstehen. Immer wurde es hinausgeschoben, und nun geht es nicht mehr länger. Die Einkaufshandlung wickelt sich zu einer echten orientalischen Zeremonie. Aus den ursprünglich verlangten 600 Afghani kommen wir schließlich auf 300 Afghani. Dazu kann

sich Berni noch eine kleine Wasserpfeife gratis wünschen. Das nennt man ein Geschäft, auch für den Verkäufer. Vielleicht ist es für ihn das Geschäft der Woche oder des Monats, um nicht zu sagen des Jahres. Anschließend lernen wir durch Mohamed noch die weit verzweigten Bazar-Straßen kennen. Es ist nur zu verständlich, daß jeder von uns ein kleines Mitbringsel, echt afghanisches Erzeugnis, erstehen will. Nach dem etwas heißen Vormittag ist die Erfrischung im neuen Selbstbedienungs-Restaurant eine Erholung.

Schweren Herzens und unter Protest meiner Freunde entschieße ich mich, zum Friseur zu gehen, und binnen 5 Minuten ist die schöne — sorgsam gepflegte und mehr als 6 Wochen alte — Pracht von Bart ab.

Eine wichtige Aufgabe, die noch bewältigt werden muß, steht Trudi und mir unklar, wie in Nebel gehüllt, bevor. Was wird aus den Fahrzeugen? Schon vor dem Weg ins Gebirge haben wir den Bekannten in Kabul erzählt, daß wir gern ihre Unterstützung beim Verkauf gehabt hätten. Sie versprachen uns auch herumzuhören. Wir haben bereits eine Besuchskarte von einem amerikanischen Arzt vorliegen, der in UNO-Diensten in Kabul ist. Er interessiert sich ursprünglich für einen Kleinbus, um mit der ganzen Familie bequem nach draußen fahren zu können. Von meinem Transporter will er indessen nichts wissen, auch nicht beim Hinweis, man könne doch Fenster einsetzen und Bänke bzw. Liegeplätze einrichten. Schließlich kommt der Kontrakt für den Pkw zustande, und damit für Trudi erfreulicherweise ein guter Verkaufsabschluß.

Am Abend wollen wir unter allen Umständen mit unseren Gastleuten, der Familie Echtermann sowie Herrn Morgner, durch den wir zu unserem günstigen Quartier gekommen sind, und auch mit Mohamed Abschied feiern. Es gibt auch Gin, was für Kabul etwas ganz Besonderes bedeutet. Die Unterhaltung ist sehr amüsant und vielseitig, aber unter dem Einfluß der Anspannung des Tages flaut sie so gegen Mitternacht merklich ab. Als unsere gute Trudi, die sonst ein Meister im Feiern und nicht klein zu kriegen ist, sanft einschläft, heißt es endlich Schlafengehen.

### 4. 9.

Wir haben uns im Bazar für original-afghanische Teppiche interessiert und dadurch Verbindung mit einem jungen Mann bekommen. Vermutlich stehen verschiedene Teppichhändler mit jüngeren sprachgewandten Leuten in Verbindung, und einen solchen, der leidlich Englisch und Deutsch in Brocken sprechen konnte, schickte man uns ins Haus. Bereits am Vortage bringt er eine Kollektion, die aber in keiner Weise gefällt. Heute kommt er mit einem neuen Teppichpaket in der Art und Größe, wie wir es uns vorstellen. Diese finden

schon mehr Gefallen. Der Zufall will es, daß auch Herr Dr. Fischer, der Archäologe und Kunstkenner des Landes, hinzukommt. Er hilft uns beim Kauf. Wir erstehen nach Meinung unseres kunstbeflissenen Freundes wertvolle, alte Teppiche.

Außer unseren Fahrzeugen wollen wir auch einen Teil der Ausrüstung in Kabul zurücklassen. Der Hauswirt der Familie Echtermann — wie man uns sagt, der frühere Polizeipräsident von Kabul — sieht sich die Dinge an. Er bietet uns so wenig dafür, daß wir ihm nichts verkaufen können.

Anschließend gehen wir zur Deutschen Botschaft, können Herrn Grüning, den Kulturreferenten, antreffen und ihm von unseren Erlebnissen berichten. Herr Grüning erwähnt auch, daß inzwischen weitere Landsleute und Interessenten für Berge im Hindukusch, die Gruppe aus Traunstein, angekommen sei.

Herr Grüning lädt uns zum Nachmittagstee in sein Heim ein, was wir gern annehmen.

Otto geht zum Geologischen Institut und will sich die Luftbilder über das besuchte Gebiet nochmals ansehen. Er hat auch Gelegenheit, mit Herrn Hunger zu sprechen. Herr Hunger ist ihm bei der Auswertung sehr behilflich.

Auf Empfehlung von Herrn Echtermann wende ich mich an die Firma Hoch-Tief in Kabul, um dieses Unternehmen, welches einen größeren Fahrzeugpark besitzt, für meinen Transporter zu interessieren. Der Einkaufsleiter schickt mich zur Werkstatt, Abteilung Universität, um den Wagen inspizieren und schätzen zu lassen. Mit einem Empfehlungsbrief der Universitäts-Abteilung kann ich mit dem Einkaufsleiter den Preis für den Wagen aushandeln. Ich bekomme zwar nicht so viel, wie ich mir wünsche, erhalte aber doch einen „guten Preis“. Wir dürfen das Fahrzeug noch bis zu unserem Abflug, d. h. dem 5. 9. nachmittags, zur Erledigung unserer Anliegen benutzen. Das ist sehr nützlich.

Anschließend hole ich Otto beim Institut ab. Inzwischen waren Liesel und Trudi bei der Polizei, um das Ausreisevisum zu besorgen und uns offiziell abzumelden. Sie kommen mit der betrüblichen Nachricht, daß wir Strafe bezahlen müßten, weil wir eine lange Zeit unerlaubt im Lande gewesen seien. Das normale Visum und unsere Anmeldung beim Eintreffen in Kabul gelten nach Angabe der Polizeibehörde nur für 10 Tage, und nach Ablauf dieser Zeit muß die Aufenthaltsgenehmigung erneuert werden. Wir sollen pro Person und Tag — sage und schreibe — 50 Afghani Buße bezahlen. Das ergibt für unseren angeblich nicht angemeldeten Aufenthalt eine runde Summe von 10 000 Afghani oder mehr als 1000 DM. Dies zu

zahlen sind wir nicht bereit, zumal wir aufgrund der Auskünfte und schriftlichen Bestätigung der afghanischen Botschaft in Bonn eine zusätzliche Aufenthaltsgenehmigung nicht benötigen. Wir beratschlagen, was zu tun ist, und Trudi übernimmt es, am nächsten Tag nochmals mit den Beamten zu verhandeln. Gleichzeitig wollte ich der Botschaft über das Unvorhergesehene berichten.

Am Abend kommen wir der Einladung von Mohamed nach. Wir haben den Eindruck, daß er sehr interessiert ist, uns zu Gast zu haben. Damit wir den Weg in die Altstadt von Kabul und zu seiner Wohnung finden können, holt er uns bei Echtermanns ab. Alles ist bestens organisiert, sogar einen Parkwächter zum Schutz unserer Fahrzeuge hat er bestellt. Für uns ist es ein einmaliges Erlebnis, in ein Wohnviertel der Kabuler Altstadt zu kommen. Mit einer Laterne „Marke Feuerhand“ geht Mohamed voran, unterstützt von seinen Freunden, die er zu unserem Empfang mit eingeladen hat. Sie sind ebenfalls in der englischen Sprache gut zu Hause. Durch die Irrgänge und Katakomben der Wohnanlage führen sie uns hinein in einen Berg. Tunnel an Tunnel reihen sich aneinander. Von einem Haupttunnel zweigen Seitenstollen ab. Auch der Haupttunnel geht nicht geradeaus. Winkel folgt auf Winkel, wie eine Straße früherer Zeiten. Schließlich verlassen auch wir den Hauptweg, und unerwartet stehen wir in einem größeren Innenhof. Über uns erblicken wir den Sternenhimmel. Um den Hof herum befinden sich die Wohnräume der Familie, alle mit elektrischem Licht erleuchtet. Die Räume sind gegenüber dem Innenhof mit Pergola ähnlicher Überdachung abgedeckt, an der blühende Gewächse ranken.

Wir lernen die Familie von Mohamed, den Vater und die Mutter, seinen sehr intelligent aussehenden taubstummen Bruder und später beim Essen auch seine drei Söhne kennen. Die Frau indessen wird uns noch vorenthalten. In einem etwa 5×8 m großen Raum, vermutlich dem Versammlungsraum der Familie, ist alles für das Abendessen vorbereitet. Der Raum glänzt mit neuen Teppichen, die Mohamed sich von seinem Verdienst durch uns erstanden hat. Um uns diese neue Pracht zu zeigen, wollte er uns auch einladen. Wir dürfen um den gedeckten Teil in der Mitte auf dem Boden Platz nehmen und die Kochkunst der Frauen des Hauses bewundern. Die Tafel ist vielseitig und farbenfreudig. Es gibt Reis mit Fleisch, gebratenes Huhn, Obst und Tomaten, soviel wir uns wünschen können. Der Reis schmeckt vorzüglich und ist nicht mit dem Aroma belastet, das uns im Gebirge stets den Appetit verdorben hat. Ich kann es noch immer nicht begreifen, wie die Afghanen dies fertigbringen. Wir haben es trotz vielfacher Vorbehandlung mit Wasser, Abbrühen und auch Würzen nie so recht geschafft; immer schmeckt man den Dreschvorgang durch. An dem Essen nehmen nur die männlichen Mitglieder des Hauses, der Vater, der Bruder und die Freunde von Moha-

med, teil. Die Zeit vergeht durch angeregte Unterhaltung im Fluge. Die Freunde von Mohamed wollen noch vieles wissen, und wir haben Fragen über Land und Leute. So interessieren uns die Sitten und Gebräuche und das Leben der Familie. Ein besonders angenehmer Gesprächspartner ist der Freund vom Touristbüro, der auch Mohamed für unsere Kundfahrt interessierte. Wir gewinnen den Eindruck, daß der Freundeskreis von Mohamed aus fortschrittlichen Leuten besteht. Trudi erreicht schließlich bei Mohamed, daß wir die übrigen Räume des Hauses sehen und auch seine Frau (ohne Shatri) kennenlernen. Wir dürfen sogar (mit Blitzlicht) im Bilde festhalten, was uns wünschenswert erscheint. Erst gegen Mitternacht kehren wir heim durch das nächtliche Kabul.

#### 5. 9.

Eine besondere Begrüßung erwartet mich am Morgen. Unsere Frauen haben mir eigenhändig einen Geburtstagskuchen gebacken. So ist dies ein Anlaß, mit etwas mehr Muße als üblich am Frühstückstisch zu verweilen. Um 8 Uhr habe ich mich bereits bei Hoch-Tief angemeldet, denn es ist beabsichtigt, einigen Herren dieser Firma unsere Zelte mit Zubehör zu überlassen. Auch die Bauabteilung, wenn sie außerhalb der Stadt kleinere Baustellen zu betreuen hat oder Vermessungen im Lande durchführt, hat solche Ausrüstungsgegenstände gelegentlich notwendig. Otto übernimmt es wieder, im Geologischen Institut weitere Unterlagen für unseren Kundfahrtbericht zu sammeln und den Hydrologen über unsere Beobachtungen zu berichten.

Wir haben die Absicht, unser gesamtes Kundfahrtsgut so sorgfältig, wie es in Kabul geht, zu verpacken und einem Speditionsunternehmen, welches uns von deutschen Firmen empfohlen worden ist, anzuvertrauen. Unser Wunsch ist aber leider nicht realisierbar, zum mindesten nicht innerhalb der Zeit, die wir noch hier weilen. Wir können nur erreichen, daß der Transportunternehmer unser Gut in Augenschein nimmt. Herrn Echtermann vertrauen wir es an, die Abwicklung des Transportes zu übernehmen. (Das Transportgut traf in der Tat im Dezember 1962 wohlbehalten in Hamburg ein!)

Der Botschafter der Bundesrepublik, seine Exellenz Schmidt-Horex, empfängt uns zu einem Bericht über unsere Erlebnisse. Trudi ist nicht mit von der Partie. Dies fällt auf, und wir erwähnen, daß sie nochmals mit der Polizei wegen unserer Aufenthaltsstrafe verhandle. Er verspricht, sich für uns zu verwenden und beauftragt auch Herrn Grüning damit, dem afghanischen Außenministerium das Anliegen vorzutragen. Trudi ist beim Verhandeln in Nöten, weil am nächsten Tag das Flugzeug auf uns wartet. Und da ohne die Genehmigung der Polizei kein Ausreisevisum gegeben wird und ohne Ausreisevisum keine Möglichkeit besteht, auf ordentlichem

Wege das Land zu verlassen, erklärt sie sich schließlich bereit, eine Gebühr anzuerkennen, die auf 1000 Afghani festgelegt wird. Später erreicht Herr Grüning über das Außenministerium, daß uns die Buße erlassen werden soll. Da das Geld aber bereits bezahlt ist, so sieht der Polizeibeamte keine Möglichkeit, es wieder auszubuchen.

Nach dem Besuch bei der deutschen Botschaft muß ich mich beeilen, um gegen 17 Uhr ordnungsgemäß meinen Wagen abzuliefern.

Am letzten Abend in Kabul fühlen wir uns verpflichtet, unsere treuen Gastleute, das Ehepaar Echtermann, zum Essen ins neue Restaurant einzuladen und im „Hotel Kabul“ einen Trunk zum Abschied zu geben.

#### 6. 9.

Gestern verständigte uns das Reisebüro, daß unsere Maschine drei Stunden früher starten würde, als ursprünglich vorgesehen. Wir sollten bereits um 6 Uhr auf dem Flugplatz sein. Unser stets hilfsbereiter Herr Echtermann bringt uns und unsere Gepäckstücke in seinem Wagen vorbei an dem Militär-Flughafen zu dem außerhalb der Stadt gelegenen zivilen Flugplatzgelände. Einige Gebäude, Baracken ähnlich, stehen an der Grenze des weiten Feldes. Reges Leben herrscht bereits in den Räumen. Mit 16 Paketen bestürmen wir sogleich die Abfertigungsstelle. Man stellt fest, daß wir für die Maschine ordnungsgemäß gebucht sind. Aber — oh Schreck — inzwischen hat sich eine Gruppe russischer Reisender (mit Betreuung) für den Flug von Kabul nach Taschkent angemeldet, und da wir mit der russischen Aeroflot-Gesellschaft fliegen, haben die Russen den Vorrang. Wir werden also zurückgestellt. Es ist keine klare und eindeutige Auskunft zu bekommen, ob wir mit der Maschine fliegen können; wenn nicht, wann wir weiterbefördert werden würden. Da wir schon etwas mit den Gepflogenheiten des Landes vertraut geworden sind, so verstauen wir unser Transportgut in einer Ecke des Melderaumes. Abwechselnd hält sich immer einer von uns an der Abfertigungsstelle auf, um im entscheidenden Augenblick die Flugscheine auf den Tisch legen zu können. Es mögen zwei Stunden vergangen sein, da deutet man an, daß voraussichtlich noch fünf Plätze in der Maschine frei sind. Eine Erleichterung, wir dürfen mitfliegen.

Nun erfolgt die Zollabfertigung. Unsere 16 Gepäckstücke werden auf den Tisch gestellt, und da in 15 Minuten die Maschine fliegen soll, so sehen die Zollbeamten sich und uns fragend an, wie sie unsere Habe überprüfen und sie noch pünktlich in die Maschine verfrachten sollen. Sie haben also keine Zeit, sich groß mit uns zu beschäftigen. Da wir beteuern, daß wir Touristen sind und auf Kundfahrt im Hindukusch waren, sicherlich unsere mageren Gesichter ehrlich erscheinen, so können wir mit den Stempeln der Zollstelle zum Flug-

zeug gehen. Otto und ich stürmen vorweg und sind als Erste in der Maschine, um fünf Plätze zu belegen. Die bunte russische Reisegesellschaft steigt ein. Wir warten und schauen durch die Bullaugen, können unsere drei Freunde aber nicht entdecken. Wir wissen nun nicht, was ihnen passiert sein mag. Ich bin gerade dabei, wieder auszusteigen, um nach ihnen zu forschen, da erscheinen sie und deuten an, daß sie sich einen Stempel von der Polizei hätten besorgen müssen. Wir beide haben keinen Ausreisestempel, sitzen aber bereits im Flugzeug. Kurz vor dem Start erscheinen die Polizeibeamten, um die Pässe nochmals einzusehen. Sie sind erstaunt, daß uns der Gang zur Maschine ohne amtlichen Stempel möglich war, und wir erhalten ohne Anstand im Flugzeug die Ausreisebestätigung. So können wir endlich erleichtert um 9 Uhr in der russischen, viermotorigen Maschine dem Flugplatz von Kabul entschweben und aufsteigen in den afghanischen Himmel.

Bald sehen wir die Hindukusch-Berge von oben. Die Luft ist nicht sehr sichtbar. Aber es ist doch ein eigenartiges Gefühl, scheinbar schwerelos über den Bergen zu sein, die uns Wochen zuvor mit besonderem Interesse anzogen und schließlich Schweiß und Strapazen abverlangt haben. Von dieser Blickrichtung sehen die Berge klein, nichtig und unplastisch aus. Man ist verführt, sich erhaben über sie zu fühlen.

Nach etwa zwei Flugstunden landet die Maschine in Taschkent, dem bedeutenden Umschlagplatz nach dem russischen Osten, China, Afghanistan und Indien. Wir sind erstaunt über die Betriebsamkeit, über das Leben und Stimmengewirr in dem Flughallengebäude und über die (gute) Organisation auf dem riesigen Flugplatz. Irgendwo habe ich gelesen, daß Taschkent eine Millionenstadt geworden ist, was Ausdruck ihrer Bedeutung sein mag.

Vor dem Verlassen des Flugzeuges werden den Fluggästen Thermometer zum Fiebermessen ausgehändigt. Die erste Zollkontrolle müssen wir über uns ergehen lassen. Interessiert betrachten herbeigerufene Spezialisten meine Aufzeichnungen aus dem Hindukusch. Ich höre die Worte „Spion“. Dann haben wir etwa zwei Stunden Aufenthalt. In der Mittagssonne können wir von den Holzbänken vor der Flugplatzsperre dem Starten und Landen der Maschinen zusehen. Wir sollten auch Verpflegung auf dem Flugplatz erhalten, nur die Betreuung und Verständigung läßt zu wünschen übrig. Etwa 5 Minuten vor dem Ablug der Maschine nach Moskau erfahren wir, daß für uns das Frühstück im Flugplatzgebäude bereitgestellt ist. So verschlingen wir im Stehen das halbe Huhn und Brot. Im Eilschritt geht es überstürzt in die Düsenmaschine Richtung Moskau.

Leider hat sich das weite Rußland bald für uns in Wolken gehüllt. Die Flügellenden der Maschine greifen immer nur in Nebel, sozu-

sagen ins Nichts. Nach ungefähr zwei Stunden landet die Maschine. Erst jetzt sehen wir wieder Bäume und Rasen. Dann steht vor uns groß das Flughafengebäude von Moskau. Von den Damen der Aeroflot werden wir auch hier betreut. Wir haben als Transit-Touristen keine Ansprüche, müssen unsere Pässe auf dem Flugplatz abgeben. Wir brauchen nicht zu denken, es ist sogar unklug, sich eigene Gedanken zu machen. Wir haben uns nur an die Anweisungen der Aeroflot-Damen zu halten. Ein Omnibus bringt uns in Richtung Stadt, wohin wissen wir nicht. Unser Gepäck bleibt auf dem Flugplatz, weil wir angegeben haben, daß wir dieses nicht benötigen. Somit ersparen wir uns die Ein- und Ausgangskontrolle.

In unserem Hotel, das wohl das Unterkunftshotel der Aeroflot ist, erhalten wir aufgrund der Flugkarten Verpflegung. Wir haben leider keine Rubel, um uns etwas zusätzlich kaufen zu können. Als Transit-Reisende haben wir Anweisung, das Hotel nicht zu verlassen. Es ist ungemein kalt in Moskau. Wir empfinden sicherlich diese feuchtkühle Witterung besonders stark, weil wir aus dem trockenen, warmen Afghanistan kommen, entsprechend dürrtig gekleidet sind und der Körper sich noch nicht auf nordisch umgestellt hat.

Auf unsere Frage, wann wir morgen weiterreisen können, müssen wir erfahren, daß ein Weiterflug für uns nicht gebucht ist. Man hatte dies vergessen, obwohl wir diesen bezahlt haben und die Flugkarten von Kabul bis Kopenhagen ausgeschrieben sind. Wir sitzen also hier in der Ungewißheit, wann es weiter nach Stockholm und Kopenhagen geht. Die Damen der Aeroflot geben sich redliche Mühe, den Fall zu klären. Man deutet uns an, daß wir in 3 Tagen mit einer Maschine weiter könnten, vorher gäbe es keine Möglichkeit. Wir geben uns indessen mit dieser Auskunft nicht zufrieden. Wir möchten früher von Moskau abreisen, zumal wir uns unfrei, sozusagen als Gefangene in dem Hotel fühlen müssen. Wir äußern den Wunsch, zum mindesten einen Ausflug nach Moskau machen zu dürfen, um die Sehenswürdigkeiten und die Größe der sowjetischen Hauptstadt kennenzulernen. Dies will man uns vermitteln, sofern Intourist einen Dolmetscher und ein Fahrzeug zur Verfügung hat.

Die Verpflegung im Hotel ist nicht den sonst gewohnten Gepflogenheiten der Fluggesellschaften angepaßt. Wir bringen aus den Bergen Afghanistans einen gesunden Appetit mit und müssen zusehen, wie andere Gäste im Saal nach einer wesentlich reichhaltigeren und ausführlicheren Speisekarte serviert bekommen. Das ist sehr unhöflich, zumal wir keine Möglichkeit haben, uns zusätzlich zu verpflegen. Auch das Einwechseln von Geld ist im Hotel nicht möglich. In dem Hotelkomplex soll sich eine Wechselstube befinden. Am nächsten Tag bemühen wir uns, dort Geld einzutauschen, aber — oh Schreck

— die Wechselstube hat nur für einige Stunden am Tag ihre Schalter geöffnet, und wir kommen um einige Minuten zu spät. So sind wir wieder ohne Rubel und zusätzlichem Essen. Der Aufenthalt im Hotel hinterläßt bei uns keinen sympathischen Eindruck von der russischen Metropole.

Am 7. 9. geben wir uns abwechselnd Mühe und bestürmen laufend die Aeroflotstelle, um zu erreichen, daß wir Moskau sehen dürfen. Man verspricht uns, daß um 10 Uhr ein Fahrzeug kommt. Es trifft nicht ein. Man sagt uns, daß um 12 Uhr ein Fahrzeug kommt. Aber auch um 12 Uhr ist es nicht da. Erst gegen 14 Uhr trifft ein sechssitziger Pkw mit einer Dolmetscherin vor dem Hoteltor ein. Zusammen mit einem afghanischen Flugpassagier, der ebenfalls Deutsch versteht, bringt uns der Wagen ins Zentrum der Hauptstadt, das etwa 30 Fahrminuten entfernt vom Hotel liegt. Einschließlich Fahrt haben wir 2 Stunden Zeit, so daß für die Besichtigung der Stadt Moskau lediglich eine Stunde zur Verfügung steht. Das reicht also nur für einen sehr bescheidenen Besuch.

Die Dolmetscherin gibt sich Mühe, uns mit der geschichtlichen Entwicklung der russischen Hauptstadt bekannt zu machen. Dabei fällt auf, daß von den Zaren und Fürsten, die an der Stadt gebaut und ihr ein Gesicht gegeben haben, immer nur diejenigen in Erscheinung treten, die offensichtlich nur nach der sowjetischen Version groß sind, so vor allem Zar Peter der Große. Obwohl wir uns bekannt machen, kann sich unsere stets reserviert freundliche Betreuerin wohl wenig in unser Wissen einfüllen, denn sie zeigt und beschreibt uns alle Dinge in Superlativen, wie es wohl im Protokoll vorgesehen ist. So ist Moskau die größte Stadt der Welt; wir sehen die frequentierteste Straße der Welt (obwohl nur einige Lastwagen und Pkw's darauf fahren). Wir dürfen auch die größte Universität der Welt (vielleicht stimmt dies sogar!) und die größte Bautätigkeit der Welt bewundern. Es wird uns von dem Riesenprogramm im Wohnungsbau berichtet, und wir dürfen auch einige Siedlungskomplexe sehen, die vor zwei Jahren gebaut wurden (von denen aber ähnlich wie in der Stalinallee in Berlin bereits die Fliesen von den Fassaden abblättern). Schließlich wird uns auch der Rote Platz mit dem Kreml und der Kirche davor gezeigt und verständlich gemacht, daß es sich hier um die gewaltigste Demonstration des großen Russischen Reiches sowjetischer Prägung handelt. Gerade diese Äußerung ist uns am unverständlichsten, sind diese Bauwerke doch lange vor dem sowjetischen Reich entstanden. Ohne Zweifel sind es Zeugnisse großartiger, eigenständiger Baukunst. Man muß anerkennen, daß diese Baulichkeiten einmalig sind, nur sie stammen nicht von den jetzigen Machthabern. Die Hotels, die Universität und alle die Hochbauten, die im Zeitalter des Sowjetregimes entstanden sind, kann man doch nicht als etwas Außergewöhnliches und Einmaliges ansehen. Sie

zeigen alle den gleichen (Zuckerbäcker-)Stil, imitierte Wolkenkratzer, die sich zu einer Spitze formen, welche einem Schwerte gleich in den sowjetischen Himmel ragen, auf dem zum Abschluß ein beleuchteter roter Stern thront.

Für das Kennenlernen und Erfassen von Moskau ist freilich eine Stunde Fahrt zu den Hauptstätten viel zu kurz. Wir können auch nicht sagen, daß wir einen Gesamteindruck gewonnen haben. Man hat uns lediglich einen Einblick gegönnt. Wir waren mal „auf die Schnelle“ in Moskau und sind schon dafür der Vermittlung und der sowjetischen Intouristenorganisation sehr dankbar.

Erfreulicherweise wird uns nach Ankunft im Hotel mitgeteilt, daß wir am nächsten Tag um 7 Uhr morgens mit dem Omnibus zum Flugplatz gebracht werden. Kurz vor dem Schlafengehen eröffnet man uns, daß der Omnibus eine Stunde früher fahren wird. Wir richten uns also auf 6 Uhr ein. Um 4.30 Uhr geht aufgeregt eine Person durch die Gänge und klopft an unsere Türen: Wir müßten sofort aufstehen, in einer halben Stunde würde der Omnibus abfahren, Verpflegung würden wir auf dem Flugplatz erhalten. Wir beeilen uns, um unter keinen Umständen zu spät zu kommen. Doch unsere Eile war nicht nötig; der Omnibus fährt doch erst um 6.30 Uhr. Das ist, so scheint mir, die typische Ausrichtung, der der Sowjetmensch unterliegt und der sich auch ein Besucher in Rußland von der Klasse der Transit-Reisenden anzupassen hat.

Auf dem Flugplatz geht es wieder etwas bürgerlicher zu. Wir erhalten das versprochene Frühstück. Es vergeht aber noch eine lange Zeit bis zum Abflug der Maschine. Vermutlich ist unser Omnibus ein Sammelbus, der sämtliche Gäste, die am Vormittag abreisen wollen, en bloc zum Flugplatz bringt.

Mit einer viermotorigen Maschine der SAS lösen wir uns von Moskau und schweben wieder in den russischen, wolkenverhangenen Himmel. Erfreulicherweise erhalten wir auch eine Verpflegung im Flugzeug, so daß wir gut gelaunt nun doch noch Abschied von dem großen sowjetischen Reich nehmen können. Erst über der Ostsee klart es etwas auf. Deutlich können wir die Schären von Stockholm aus der großen Höhe zwischen den Wolkenfetzen ausmachen. Auf dem Flugplatz der schwedischen Hauptstadt haben wir nur kurzen Aufenthalt, dann bringt uns eine weitere Maschine nach Kopenhagen, unserem Endziel der Flugreise.

Hier haben wir uns einen halben Tag Aufenthalt vorgenommen, um etwas von dem Leben der dänischen Hauptstadt in uns aufzunehmen, um uns sozusagen an das europäische Leben zu gewöhnen. Vorsichtshalber kaufen wir uns gleich unsere Fahrkarten für den Schnellzug, damit wir dann noch überblicken können, wieviel uns für das „Vergnügen Kopenhagen“ zur Verfügung steht. So schlen-

dern wir durch die Straßen, vorbei an einer Zugbrücke und schnupern wieder echte europäische Großstadtluft. Ein würdiger Abschluß sollte der Besuch des Tivoli sein, denn wer wollte zu Hause berichten, er wäre in Kopenhagen gewesen und hätte nicht einen Spaziergang durch diesen Vergnügungspark gemacht.

Der Nachtschnellzug bringt uns wohlbehalten und ohne Grenzschwierigkeiten nach Hamburg. Hier um 6.30 Uhr am 9. September endet unsere gemeinsame, große Kundfahrt zum Hindukusch.

**Was die Kameraden zu berichten wissen:**

**1. Gesundheitliche Erfahrungen und Beobachtungen**

**v. Dr. med. Elisabeth Huffmann**

**2. Ich sammelte Flechten**

**v. Berni Lentge**

**3. Das Biwak (2) auf dem Grat**

**v. Trudi Heyser**

## Gesundheitliche Erfahrungen und Beobachtungen

Dr. med. E. Huffmann

Als ich zur Teilnahme an der Kundfahrt aufgefordert wurde, machte ich mir als Ärztin Gedanken darüber, wie ich am besten für die Gesunderhaltung meiner Kameraden sorgen könnte und was für Medikamente für die Bevölkerung in den Bergdörfern erforderlich wären. Da es sich um eine Fahrt in warme Länder des Orients handelte, drohten uns als Europäern manche gesundheitlichen Gefahren. Daher erkundigte ich mich beim Hamburger Tropeninstitut nach den dort vorkommenden besonderen Erkrankungen, ihrer Vorbeugungsmöglichkeiten und besten Behandlungsmethoden. Gegen mehrere Krankheiten waren Impfungen vorgeschrieben zur Erlangung der Visa und Einreisegenehmigungen. Wir mußten uns gegen Pocken, Cholera, Thypus, Paratyphus A, B, obligatorisch impfen lassen. Außerdem war eine Malaria-Prophylaxe ab Eintritt in die Türkei bis zu einer Höhe von etwa 2200 m im Hindukusch erforderlich, da auch in Kabul Malariafälle vorkommen, wie mir Dr. Wegner, ein Arzt, der 6 Jahre in Gulbahar gearbeitet hat, mitteilte. Wir nahmen 1 mal wöchentlich 2 Tabletten Resochin, die von allen Teilnehmern ohne Schwierigkeiten vertragen wurden.

Über die wichtigsten Medikamente für Afghanistan beriet mich außerdem Herr Prof. Brett aufgrund seiner fünfjährigen Erfahrungen als Ordinarius für Dermatologie an der Universität Kabul.

Besonders wichtig waren Medikamente gegen die verschiedenen Durchfallserkrankungen, wie wir aus eigenen Erfahrungen bestätigen können. Resulfon und Entero-Vioform haben uns in großen Dosen gute Dienste geleistet. Sie waren mir ebenso wie Resochin und Resotren und verschiedene andere Medikamente von den pharmazeutischen Werken zur Verfügung gestellt worden, wie z. B. Multivitaminpräparate für das Hochgebirge. Wichtig waren außerdem Mittel gegen Erfrierungen, die bei den tiefen nächtlichen Temperaturen bei Biwaks in großen Höhen auftreten konnten. Bei den Erfrierungen 3. Grades unseres einen Kameraden an beiden Füßen, konnte eine fast vollständige Heilung, bis auf die Abstoßung von zwei kleinen Nekrosen an den beiden ersten Zehen, erreicht werden mit Hilfe von täglichen Thrombophobsalbe-Einreibungen und Depot-Padutin-Injektionen in zweitägigen Abständen und später Behandlung der stark secernierenden Wunden an sämtlichen Zehen nach Abstoßung der gesamten nekrotischen Haut mit Aristamidgel. Letzteres leistete uns auch sonst gute Dienste bei der Behandlung von kleinen Gelegenheitswunden bei unseren Treibern, den Dorfbewohnern, uns selbst und unseren Pferden und Eseln, die zum Teil tiefe Wunden auf dem Rücken hatten durch Scheuern der hölzernen, sehr harten Traggestelle für die Lasten.

An Sonnenbrand hat trotz der sehr intensiven UV-Strahlung keiner von uns gelitten, weil wir uns langsam daran gewöhnten und die uns gespendete Piz-Buin-Creme mit gutem Erfolg benutzten. — Gegen die im Hindukusch vorkommenden Giftschlangen ist es ratsam, das entsprechende Schlangengiftserum mitzunehmen; wir haben zum Glück keine Schlange gesehen.

Die größte Sorge haben mir — außer der schweren Erfrierung — die zahlreichen Darminfektionen meiner Kameraden gemacht mit dadurch bedingten Kreislaufschwächen und schweren Kollapszuständen.

Da alles Obst, das in den Basaren verkauft wird, in den Juis gewaschen wird, d. h. in den offenen Bächen, in denen die Abwässer durch die Straßen der Städte und Dörfer fließen und in denen sich die Bewohner selbst und ihr Zeug waschen, dürfen wir Europäer kein ungeschältes bzw. ungekochtes Obst und Gemüse essen, und das ist natürlich eine harte Forderung bei der Hitze. Auch das Trinkwasser, sogar das Leitungswasser in Kabul, muß gekocht werden, da es nicht einwandfrei ist. Bei dem warmen Klima vermehren sich die Keime natürlich besonders schnell. Auf den Darmkrankheiten beruht auch im wesentlichen die hohe Kindersterblichkeit in Afghanistan. Uns wurde mehrfach erzählt, daß die Kinder, die das 7. Lebensjahr erreichen, Aussicht haben, alt zu werden, da sie eine genügende Resistenz gegen die Keime erworben haben, also eine natürliche Auslese in dieser Beziehung bilden. Die Kinder werden meistens zwei Jahre von ihren Müttern gestillt und bekommen dann die dort übliche Kost, die hauptsächlich aus Fladenbrot, Reis, Fett und Tee besteht und etwas Obst und getrockneten Maulbeeren im Winter. Im Sommer gibt es in den Gebirgsdörfern, durch die wir zogen, viele Maulbeeren und Aprikosen; in anderen Teilen Afghanistans wachsen viel schöne Weintrauben, Äpfel, Granatäpfel und Melonen. Die Bevölkerung ist sehr arm. Milch gibt es wenig, Eier waren in den Dörfern eine ganze Menge und Hammelfleisch war auch zu bekommen, aber soweit wir es sehen konnten, ist die Ernährung sehr eiweißarm bei der Durchschnittsbevölkerung. Unsere Treiber hatten z. B. als einzige Nahrung für 7 bis 10 Tage nur getrocknete Maulbeeren mitgenommen, holten sich allerdings in den Dörfern unterwegs möglichst Fladenbrot. An Gemüsen haben wir in den Dörfern nur Erbsen und eine Art Pferdebohnen gesehen, die beide sehr hart waren und auch bei stundenlangem Kochen nicht richtig weich wurden.

Die ärztliche Versorgung der Bevölkerung ist sehr schlecht. In der Hauptstadt Kabul gibt es eine Universität mit einer medizinischen Fakultät, deren Lehrstühle teils von Afghanen, teils von ausländischen Professoren besetzt sind, darunter (1961) drei Deutschen. In Kabul gibt es mehrere europäische Ärzte und allerhand afghanische.

— Zahlen kann ich nicht nennen —, aber das Vertrauen der Bevölkerung zu ihren eigenen Ärzten scheint nicht sehr groß zu sein und die europäischen Ärzte können die meisten nicht bezahlen. Es gibt kostenlose Beratung in der Universitäts-Poliklinik, aber die Medikamente müssen die Patienten selbst bezahlen. Die Mullahs (Religionslehrer) machen gesundheitliche Beratungen, aber nach einigen Schilderungen zu urteilen ohne viel Erfolg und Wirksamkeit. Auf dem Lande ist praktisch keine ärztliche Versorgung vorhanden. Es geht hier nach dem Grundsatz: es geschieht, wie Allah es will (Inshallah). Alle Europäer werden als ärztlich erfahren angesehen und die Bevölkerung verlangt Medizin von ihnen. Uns wurde geraten, ein paar Pfund Asperintabletten mitzunehmen und zu verteilen. Ich hatte eine Menge Ärztemuster, besonders Analgetica, mit. Aber wenn einer eine gelbe Pille bekam, wollte der andere auch eine haben, ganz gleichgültig, ob er an derselben Krankheit litt. In dieser Beziehung waren die Dorfbewohner dort wie die kleinen Kinder. In einem Dorf hatte ich einer Frau den Puls gefühlt, da mußte dasselbe bei sämtlichen Anwesenden ebenfalls geschehen.

Da sich durch unseren Dolmetscher herumgesprochen hatte, daß ich Ärztin bin, kamen natürlich besonders viele Kranke, aber bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit und den mangelnden Untersuchungsmöglichkeiten sowie der trotz Dolmetscher schwierigen Verständigung, weil für diese Dinge einfach die Ausdrücke fehlten, war natürlich kaum etwas zu erreichen, besonders nicht mit ein paar Tabletten, außer bei einigen Hautkrankheiten und Infektionen sowie Augenkrankheiten, die offensichtlich waren und mit wenigen Medikamenten schnell heilbar. Es war auffällig, daß unter den kranken Säuglingen und Kindern nie Mädchen gebracht wurden, die sind nach der Auffassung der Islams unwichtig.

Da ich eine Frau bin, mußte ich auch einige Frauen von Bürgermeistern und einem Landrat im Harem verarzten. Das war sehr interessant für mich, aber etwas schwierig, weil unser Dolmetscher die Frauen nicht sehen durfte und ich mich ohne Kenntnis der Landessprache mit ihnen verständigen mußte. Aber auf diese Weise konnte ich das sonst streng verschlossene Innere der Wohnungen sehen, und die Frauen fanden es natürlich ebenso interessant, eine Europäerin kennenzulernen, da sie dort nach religiöser Sitte in großer Abgeschiedenheit leben müssen. Die Mädchen müssen sich von 12 Jahren an verschleiern.

Ich hatte den Eindruck, daß in den Gebirgsdörfern ziemlich viel Tuberkulose vorkam; kein Wunder bei der schlechten Ernährung mit der dadurch bedingten mangelnden Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten. Viele, besonders etwas ältere Männer, klagten über rheumatische Beschwerden.





Ich kann im Hinblick auf den Gesundheitszustand und die medizinische Versorgung der Bevölkerung nur einige allgemeine Eindrücke wiedergeben, weil für genaue Untersuchungen die Zeit fehlte und man die Landessprache beherrschen muß, um wirklich entsprechende Untersuchungen machen und Erkundigungen einziehen zu können. Unser Dolmetscher war gut und gab sich große Mühe, aber er war auf dem medizinischen Gebiet gänzlich unerfahren und konnte die entsprechenden Ausdrücke bestimmt nicht immer im richtigen Sinne ins Englische übersetzen, weil er die Vokabeln nicht kannte.

## Ich sammelte Flechten

Berni Lentge

Das Sektionsmitglied, Herr Architekt Ullrich aus Langelsheim, selbst ein begeisterter Flechtenfreund, teilte mir einige Zeit vor der Abreise mit, daß die Hochgebirge Asiens wenig hinsichtlich der dortigen Flechtenvorkommen durchforscht sind. Ich wurde gebeten, aus dem von uns besuchten Gebiet Flechten mitzubringen, sofern ich solche dort vorfinden würde.

Herr Ullrich gab mir noch einige spezielle Sammelhinweise mit auf den Weg. So besorgte ich mir einige Plastikbeutel, um eine genaue Trennung der verschiedenen Sorten zu haben und die Beschaffenheit der Funde möglichst unbeeinflusst zu transportieren. Besonderen Wert sollte ich darauf legen, die vorgefundenen Fundplätze möglichst vollständig abzusammeln. Es waren anzugeben: Ort und Zeitpunkt des Fundortes. Dabei erschien wichtig, auch Himmelsrichtung und Art der Unterlage (Stein, Holz, Höhe über Boden u. a. m.) zu kennen.

Die erste Gelegenheit zum Sammeln nahm ich wahr anlässlich einer kurzen Kletterei auf einem Felsgrat, ca. 3 km südöstlich von unserem Hauptlager, am 9. 8. 1961 in einer Höhe von ca. 4600 m. Hier waren vorwiegend nordwestwärts disponierte Flechten an den Grattürmen vorhanden. Nach diesen Stücken entwickelte sich bei uns eine ausgesprochene Lust, noch mehr Prachtexemplare zu suchen. Eine große Konservenbüchse mit Druckdeckel diente als sicherer Aufbewahrungsraum meiner Beute.

Ein anderer ergiebiger Fundplatz war unser Hauptlager im Chrebek-Tal, ca. 3900 m, 21. 8. 1961. Auf den in unmittelbarer Umgebung des Lagers herumliegenden Gneisblöcken sammelte ich durch Abmeißeln von Steinblöcken zahlreiche Flechtenproben.

Während der folgenden Bergfahrten (bis in eine Höhe von ca. 5700 m) und auf dem Rückweg boten sich mancherlei Gelegenheiten, Prachtexemplare zu erreichen. Aus Transportgründen konnten verständlicherweise nur jeweils kleine Mengen Unterlagen, diese jedoch mit dem typischen Flechtenbewuchs, mitgenommen werden. Zusammen ergaben sie dennoch einen kleinen Rucksack voll. In einzelnen stammt das gesammelte Material von den nachfolgend aufgeführten Fundplätzen:

- |                                                                                              |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 Hauptlager im Chrebektal (ca. 3900 m)                                                      | 21. 8. 61 |
| 2 Gratturm ca. 3 km südöstlich vom Hauptlager (ca. 4600 m)                                   | 9. 8. 61  |
| 3 Gratturm am Nordgrat des Koh-i-Chrebek (ca. 5700 m)                                        | 16. 8. 61 |
| 4 Schwarzer Turm östlich vom Hauptlager ca. 5 km<br>ganz von Gletschern umgeben (ca. 4800 m) | 23. 8. 61 |

- |                                                                                                  |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5 Hochlager südöstlich vom Hauptlager ca. 4 km<br>wenig oberhalb eines Moränensees (ca. 4500 m)  | 23. 8. 61 |
| 6 Im Auenwald im Winkel von Rees und Chrebek-Tal<br>(ca. 3500 m)                                 | 24. 8. 61 |
| 7 Auf einem Felsrücken westlich von Rees (ca. 3400 m)                                            | 25. 8. 61 |
| 8 Im Borrisch-Tal bei Mionschahar-Tagau (ca. 2900 m)                                             | 25. 8. 61 |
| 9 Auf einer trockenen Hügellandschaft zwischen Borrisch-<br>Tal und Dorei Sachi-Tal (ca. 2900 m) | 26. 8. 61 |
| 10 Am Auenwald südwestlich von Iskasir im Anjuman-<br>Tal (2600 m)                               | 27. 8. 61 |
| 11 Südwestlich von Anjuman (ca. 3000 m)                                                          | 28. 8. 61 |
| 12 Ca. 1 km südwestlich vom Anjumansee (ca. 3400 m)                                              | 29. 8. 61 |
| 13 Am nordwestlichen Ortsende von Chrunju im Panschir-<br>Tal (ca. 2200 m)                       | 1. 9. 61  |

Die wissenschaftliche Auswertung unserer Flechtensammlung wird durch Herrn Dr. J. Poelt vorgenommen, der als Leiter der Botanischen Staatssammlungen München als Experte wissenschaftlich tätig ist. Herr Dr. Poelt bearbeitet die im Rahmen der Deutschen Karakorum-Expedition 1959 in nordwestlichen Karakorum gesammelten Flechten. Die Ergebnisse wurden in den Mitteilungen der Botanischen Sammlung Band 4, Juni 1961, veröffentlicht.

Hoffentlich kommt Herr Dr. Poelt auch bald dazu, etwas über mein Sammeln zu berichten. Schließlich bin ich daran interessiert. Immerhin würde ich mich freuen, mit dazu beitragen zu dürfen, die Kenntnisse dieser Pflanzengattung aus den wenig besuchten Gebirgs-  
gegenden Asiens zu erweitern.

## Das Biwak (2) auf dem Grat

Trudi Heyser

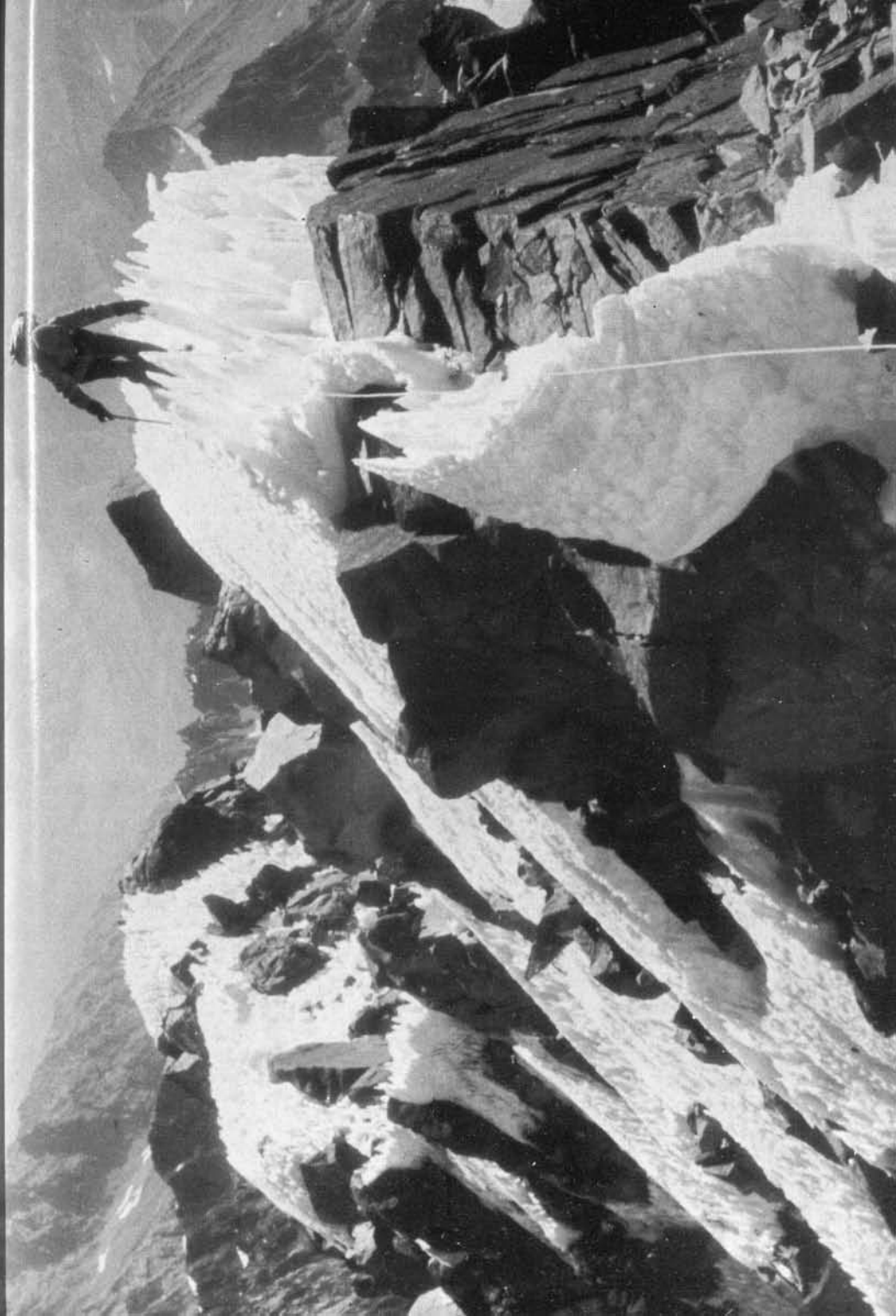
Wunderbar ist das Steigen auf dem Grat. Leicht kommen wir voran. Die Höhe und den Sauerstoffmangel empfinde ich nicht mehr so sehr wie im Aufstieg über die Eisflanke zum Silbersattel am Morgen. An manchen Stellen können wir gleichzeitig gehen. Über die luftigsten, mit Büßern bewehrten Gratschneiden sichern wir doch. Schließlich sollte man trotz der Beschwingtheit die Vorsicht nicht außer Acht lassen. Die längeren Pausen kommen meiner Puste sehr zugute. So ein Grat hat doch etwas Erholsames an sich.

Der Blick nach Osten wird nicht freier; im Gegenteil, die Wolken verdichten sich und ballen sich zusammen. Im Westen breitet sich im Gegenlicht eine Dunstschicht über die Berge. Der Koh-i-Bandakor nebelt sich ein.

Der Grat nimmt und nimmt kein Ende. Zum Abend sollte er überschritten sein. Doch immer wieder baut sich ein neuer Aufschwung vor uns auf. Mit einem unheimlichen, schwefelgelben Leuchten sinkt die Sonne in die Dunstschicht und hüllt Berge und Schneefelder in ein fast unwirkliches Licht; nichts Gutes verkündend. Wir schaffen das Ende des Grates nicht mehr. Wir müssen uns nach einem Biwakplatz umsehen, nach Osten gerichtet, damit uns die Sonne in der kalten Höhe am Morgen schnell erwärmt. Zur Linken, nur wenig unterhalb der Gratlinie, entdeckt Otto zwei kleine Balkons, die gerade Platz für je zwei Personen bieten. Wir richten uns häuslich ein. Otto bereitet Tee. Herrlich ist so ein heißes Getränk, dazu Ölsardinen, etwas Brot, Trockenfrüchte und Schokolade zum Nachtisch. Dann steigen wir in die Perlonsäcke. Die Füße werden verstaubt in trockenen Wollsachen und Zeitungspapier im Rucksack. Wir selbst sind gut verpackt in warme Woll- und Perlonhosen und den schönen Daunenjacken mit Kapuzen.

Die Nacht schleicht so langsam dahin. Zwischendurch dusele ich ein, werde wieder wach, weil mich ein Stein drückt. Mit Rücksicht auf die schlafenden Kameraden und den geringen Spielraum kann ich die Stellung nicht ändern, und leider läßt sich der eklige Bursche nicht wegschieben. Kein Geräusch ist zu hören, auch die Kälte draußen spüre ich nicht.

Plötzlich werde ich munter, hellwach. Was war das? Donnergerollen? Jetzt wieder! Vorsichtig öffne ich den Verschluß des Biwaksackes. Rabenschwarze Nacht draußen, kein Stern ist mehr zu sehen. Plötzlich erhellt Wetterleuchten das Dunkel. Ich sehe die Felsen um uns. Ich krabbele ein wenig mehr aus der Hülle, um weiter blicken zu können. Da sehe ich deutlich das Blitzen im Südosten zwischen zwei Bergspitzen hindurch, die wie die Obergabelhörner erscheinen. Jetzt





sind auch die Nachbarn taghell erleuchtet. Ich betrachte eine Weile dieses Schauspiel. Wird das Wetter zu uns herüberkommen? Was wird der kommende Tag bringen? Bange Fragen quälen mich.

Jetzt rührt sich Sepp. Die eisige Zugluft hat ihn wohl geweckt. Er knurrt unwillig. Ich teile ihm meine Befürchtung mit. Doch ich erhalte nur eine unverständliche Antwort, als wollte er sagen: „Du bist wohl höhenkrank“ und die Aufforderung, schleunigst wieder in den Sack zu gehen. Drinnen ist es wirklich erheblich wärmer. So packe ich mich ein und horche, ob es weiter draußen grummelt. Ich höre noch einige Male das Rumoren in der Ferne; dann herrscht wieder Stille. Ich liege und warte, daß die Nacht vergeht. Entsetzlich langsam schleicht die Zeit. Ich bin unruhig. Wird der Monsum kommen? Werden wir zur Umkehr gezwungen? Sind wir umsonst nach oben gestiegen? Schließlich bin ich über das Grübeln eingeschlafen und werde wachgerüttelt von der Helligkeit der Sonnenstrahlen, die unsere Lagerplätze treffen. Schnell den Kopf aus dem Sack gesteckt! Strahlender Sonnenschein, klare Sicht! Ganz in der Ferne über den Bergen am Horizont eine lange Wolkenkette. Die wird uns heute nicht mehr stören. Auch die klirrende Kälte verspricht einen schönen Tag. Was war das in der Nacht? Habe ich geträumt? War das wirklich ein Gewitter? Alles ist verflogen. Man wird mir's nicht glauben.

Ich kann mich nicht sofort entschließen, aus dem Zeltsack zu kriechen. Mir ist es noch zu kalt. Ich ziehe mich in der wärmenden Hülle an, während Sepp und Berni schon fleißig photographieren und Otto auf dem kleinen Benzinkocher den Tee bereitet. Darin lasse ich mich am Berg gern von ihm ablösen und verwöhnen. Die Sonne wärmt zunehmend auf. Bald brechen wir auf. Heute werden wir den Gipfel erreichen und am Abend wieder hier auf diesem Traumplatz sein.

## Einige Erfahrungswerte

Verständlicherweise ist einiges anders abgelaufen, als wir vorweg geplant oder es uns vorgestellt hatten. Dafür ist eine Kundfahrt ein Unternehmen mit einigen „Unbekannten“. Wir versuchten, die Erfahrungen vor allem der Berliner Bergfreunde auszunutzen. Mir scheint, daß Alter, Lebensgewohnheit, Zeit der Reise einen Einfluß auf den Ablauf derselben haben. So dürfte es von Interesse sein, unsere Erfahrungen auf verschiedenen Gebieten kennenzulernen.

### 1. Verpackung

Wie eingangs erwähnt, verstaute wir das Hauptgut in Seesäcken, und dabei haben wir mit amerikanischer Stegware die besten Erfahrungen machen können. Sie besitzen ein festes Gewebe. Die im Handel angebotenen deutschen, wasserdichten Seesäcke, Campingbeutel o. ä. sind nicht verschleißfest genug. Alu-Kisten und Papptonnen, die vielfach auf solchen Kundfahrten Verwendung finden, hatten wir nicht zur Verfügung. Sie sind sicher sehr zweckmäßig.

Um die verschiedenen, etwas empfindlichen Gegenstände vor Scheuern auf dem Transport zu schützen, haben wir einfache Packdecken — billige Warenhausware — mitgenommen. Wir konnten sie im Notfall auch zum Schutz vor Kälte beim Lagern verwenden. Das war kein schlechter Gedanke!

### 2. Kocheinrichtungen

Eine Kochkiste aus Weißblech für zwei **Petrolkocher** haben wir uns speziell anfertigen lassen. Als Kocher benutzten wir das Fabrikat „Enders“, die sich bewährten. Der Leiter der Kundfahrt verwendet schon seit Jahrzehnten Petrolkocher (unter leisem Lächeln der Fortschrittlichen). Gegenüber Benzinkochern haben diese bemerkenswerte Vorteile: 1. bessere Heizkraft, 2. sie verursachen keine unnötigen Geräusche und 3. sie rußen nicht. Petroleum ist im Orient leicht zu haben (Petrol-Laternen!).

Für die Hochlager konnten wir mit Erfolg **Camping-Gaskocher** mit Ersatzpatronen der Camping-Gaz-Ges. Frankfurt/Main einsetzen. Bei diesen fällt die Anheizzeit gegenüber den Petrolkochern weg. Sie sind etwas leichter — was beim Transport in höhere Lager wichtig ist — und haben gute Heizkraft.

Für die Biwaks nahmen wir aus Gewichtsgründen den **Borde-Stabkocher** mit Leichtbenzin in Verbindung mit dem Flaschenkocher mit. Die Heizleistung dieses Gerätes ist wesentlich geringer; sie reicht wohl aus zum Zubereiten von Tee oder Suppe, und das ist sehr nützlich. Soweit wir beobachten konnten, verbrauchen sie in der Höhe viel Benzin, was bei der Versorgung mit Brennstoff zu beachten ist.

### 3. Ernährung

Es lohnt sich, soweit wie möglich die Produkte des Landes in Anspruch zu nehmen. Aus der mir zur Verfügung stehenden Literatur hatte ich den Eindruck, daß man im Hindukusch nicht sehr viel kaufen kann. Wir haben deshalb Vorsorge getroffen, genügend Brot, Konserven an Gemüse, Fisch (viel zu viel, die meisten von uns wollten keine Fischkonserven mehr essen!) und Fleisch (hätte etwas mehr sein können) mitgenommen. Gut waren Früchtekonserven, weil sie stets erfrischen und Abwechslung in das Küchenprogramm bringen. Vor der Reise ist es empfehlenswert, die Wünsche der einzelnen Teilnehmer hinsichtlich ihrer Lieblingssessen zu kennen, sonst kann man in der Kalkulation und Planung daneben tippen. Von dem Energie-„Kollath“-Frühstück und tropensicherverpacktem Brot der Achimer Brotfabrik habe ich bereits berichtet. Diese Nahrungsmittel waren uns in der Summe sehr wertvoll, sogar Mohamed hat begeistert „kollathiert“.

Soweit es nicht gar zu unvernünftig war, habe ich jedem Teilnehmer seine Gewohnheiten in Essen, Trinken und Kleidung usw. belassen. Ich glaube, das ist für das seelische Gleichgewicht des Einzelnen auch gut. Es treten noch genügend Belastungen durch Wärme, außergewöhnliche Zeiteinteilung u. dergl. auf.

Reis, Trauben, Äpfel, Melonen, Rosinen, Bohnen, Erbsen, Mehl, Pflanzenfett in Kanistern, Öl u. a. sind in den Bazaren von Kabul und größeren Orten zu sehr günstigen Preisen zu kaufen. Es lohnt sich also nicht, diese auf den weiten Weg von hier aus mit ins Gebirge zu nehmen. Konserven verschiedener Art gibt es in Kabul auch zu erstehen, jedoch nicht in beliebiger Auswahl und zu teuren Preisen.

In den Tälern (Panschir, Parion, Anjuman und Munjon) haben wir genügend frische Aprikosen, allerdings nur auf dem Hinweg, erhalten können. Vermutlich ist die Erntezeit sehr kurz. Die Einheimischen trocknen die Früchte auf den Dächern, welche nicht frisch verzehrt werden. Wer Maulbeeren gern mag, kann sich z. B. im Panschirtal daran gütlich tun; in den anderen Gebirgstälern haben wir diese Früchte nicht mehr angetroffen. Erbsen in Schoten und große (sogen. Sau-) Bohnen konnte man zu unserer Reisezeit, soviel wir benötigten, erstehen. Eier gibt es ausreichend. Sie sind zwar klein, dafür entsprechend preiswert. An Frischfleisch haben wir uns Hühner und einen Hammel geleistet. Beim Einkauf muß man etwas Erfahrung besitzen, sonst kann man leicht alte, zähe Tiere bekommen. Aber das ist ja überall so . . . Mohamed hat sich einiges andrehen lassen!

**4. Kleidung und Ausrüstung** haben wir komplett mitgenommen. Auch unseren Dolmetscher konnten wir mit Schuhen und Hosen ausrüsten. Das war gut so; wir hätten sicher Mühe gehabt, etwas

Geeignetes für ihn ausfindig zu machen, und von einer soliden Ausrüstung hängt das Wohlbefinden ab. Die Treiber und übrigen Begleiter hatten eigene Kleidung sowie leidlich gutes Schuhwerk. Oft gingen sie barfuß. Es gibt Schuhe aus Fell, die sich ideal der Fußform anpassen. Nur in Eis und Schnee, sofern sie so hoch kommen, sind sie wohl nicht zu gebrauchen.

In der Bergausrüstung: Hosen, Anoraks, Zelte, Schlafsäcke, Schuhe haben wir uns vom Sportheim Schuster (ASMÜ) München beraten lassen und sind dabei sehr gut gefahren. Für größere Höhen mit noch tieferen Temperaturen müßte man Schuhe mit besserer Wärmedämmung und Daunenjacken mit angesetztem Fußsack aus gleichem Material (wichtig für die Nacht im Zeltsack) haben. Die Zeltsäcke für Biwacks sollten verschleißfester sein, auch wenn sie etwas schwerer sind.

Schon für die Anreise haben wir Stroh Hüte zum Schattenspenden benutzt. Sie haben uns auf dem Marsch durch die sonnendurchfluteten Täler des Hindukusch ebenso gut behütet wie auch im Hauptlager auf der Felseninsel.

Es ist gut, bei Wollsachen (Socken, Strümpfen, Pullovern u. a.) mehrere dünne und nicht eine entsprechend geringere Zahl dicker Stücke zu gebrauchen. Man kann damit je nach den Verhältnissen leichter differenzieren. Eine bekannte Methode, die sich auch diesmal wieder bewähren sollte.

**5. Zu den Fahrzeugen und deren Belastung** wäre zu sagen, daß ich von Anfang an Wert darauf gelegt habe, möglichst wirtschaftlich zu sein. Obwohl unsere Fahrzeuge nicht neu waren (beide waren über 60 000 km gefahren) haben sie die Beanspruchung der Fahrt sehr gut überstanden. Es ist mir bekannt, daß andere Kundfahrer Sorgen mit ihren Fahrzeugen hatten. Hier scheint mir wichtig festzustellen, daß man vernünftig (rationell) fahren muß, d. h., das Fahrzeug darf nicht bis an die oberste Grenze belastet oder gar überbelastet werden. Die wechselnde Beschaffenheit der Straßen erlaubt nicht, mögliche Höchstgeschwindigkeiten zu fahren. Aus meinen Aufzeichnungen kann ich ersehen, daß wir eine Stundengeschwindigkeit auf guten Straßen von 60 km nie überschritten haben. Die mittlere Tagesleistung lag bei 300 km. Nur einmal kamen wir auf über 500 km. Vielleicht gibt es Fahrer, die dazu sagen: „Wir sind auf viel höhere Tagesleistungen gekommen.“ Mag sein, es ging mir darum, kein unnötiges Risiko einzugehen und möglichst sicher ans Ziel zu kommen. Und dieser Grundsatz hat sich bewährt. Es galt, im Laufe der Zeit zu erkennen, daß auf den Straßen des Orients ein Stundenmittel von 40 km eine sehr gute Leistung ist, wenn man auf die Dauer Freude an seinem Fahrzeug haben will. Sehr wichtig ist, früh am Tage auf den Beinen zu sein. Hier hat der Spruch: „Morgenstund“

hat Gold im Mund“ wirklich seine Berechtigung. Das bedeutet für manche eine Umstellung im gewohnten Alltag und heißt, hart mit sich zu sein. Es lohnt sich aber, diese Energie aufzubringen.

Die Versorgung der Fahrzeuge mit Benzin und Öl machte keine besonderen Schwierigkeiten. Es ist zu empfehlen, einige Dosen Öl und mindestens einen Reserve-Kanister von etwa 20 l Inhalt pro Fahrzeug mitzunehmen. Es stehen dann ca. 60 l Benzin pro Fahrzeug zur Verfügung. An manchen Tankstellen im Orient kann man blombierte Kanister von 18 l Inhalt erstehen. Dieses Benzin ist etwas teurer als aus den Zapfsäulen oder Fässern, bietet dafür aber Gewähr für einwandfreie Qualität. Wenn man sich Mühe gibt, kann man die Kanister unterwegs verkaufen. Wir hatten Kunststoff-Kanister mit uns, die sich sehr gut bewährt haben. Sie sind nicht so starr wie Blech-Kanister und beschädigen auch andere Gegenstände im Fahrzeug nicht so leicht. Öl benötigt man neben dem Wechsel für den Motor vor allem zum Erneuern im Luftfilter. Der Transporter mußte auf den staubigen Straßen täglich, der Pkw alle 2 bis 3 Tage frische Ölfüllung haben.

**6. An sonstigen Erfahrungswerten** können weitergegeben werden, daß ich vor Antritt der Reise Routenblätter für die Strecke von Hamburg bis Kabul/Charikar im Maßstab 1:500 000 angefertigt habe (Format DIN A 4). In diese konnten tagebuchähnliche Notizen eingetragen werden. Sie enthalten die gefahrenen Kilometerstrecken, geben Auskunft über getankte Betriebsstoffe, Motorölwechsel, Zeltplätze u. a. Es bedarf unterwegs gewisser Mühen, immer exakt die Eintragungen vorzunehmen. Es lohnt sich aber doch, wie ich jetzt nachträglich feststellen kann.

Die Versorgung mit Frischwasser ist lebenswichtig, vor allem auf den Strecken durch die Wüsten Irans und Afghanistans. Auch dafür haben sich die Kunststoff-Kanister mit 10 bzw. 20 l Größe bestens bewährt. Sie hinterlassen keinerlei Geschmack im Wasser wie etwa Gummibeutel.

## **7. Träger, Tragtiere, Treiber**

Aus meinem Tagesbericht geht mehrfach hervor, daß wir mit den Eseln nicht die besten Erfahrungen gemacht haben. Es wäre auf dem Hinweg zweckmäßiger gewesen, wir hätten noch einen Tag gewartet, bis sich die ausreichende Zahl an Pferden gefunden hätte. Man muß sich dafür die Zeit nehmen! Esel können im normalen Gelände ausreichend schnell gehen und auch große Lasten tragen. Nur den Gang über schwankende Brücken und das Durchwaten des bauchtiefen, kalten Wassers mit den sich bewegenden Steinen lieben sie nicht. Sie können dann zum Ver zweifeln störrisch sein. Das alles kostet viel Zeit.

Es ist gut, für die Treiber etwas Verpflegung — (...) Werte etwa pro Person und Tag — bestehend aus Mehl (125 g), Reis (100 g), Tee (2 Teelöffel), Zucker (40 g), Salz, Fett (25 g), Rosinen und dazu Kochgefäße mitzunehmen. Damit ist man unabhängig von Siedlungen, welche die Treiber sonst gezwungenermaßen gern aufsuchen, um sich zu verproviantieren oder Quartier zu machen. Es bleibt meist nicht bei einem Einkauf; dazu kommt eine Plauderstunde und was sonst noch alles an- und abfällt. Schwierig wird es dann, die ganze Truppe wieder in Gang zu bringen. Mit einer Packzeit von 1 Stunde mußten wir oft rechnen, sowohl am Morgen als auch bei einer Rast oder einem Flußübergang, wenn die Tiere entladen werden mußten.

Man sollte beim Anwerben der Tragtiere unbedingt dafür sorgen, daß für jedes Tier auch ein Treiber mitgeht. Nur das Tier wird bezahlt. Deshalb wird von einigen Leuten immer versucht werden, zwei oder mehrere Tiere zu betreuen. Das kostet mehr Zeit bei Flußüberquerungen, beim Auf- und Abladen der Tiere und beim Versorgen derselben.

Träger, wie etwa im Himalaja, die auch noch mit größeren Lasten in die Eis- und Schneeregion gehen, gibt es wohl noch nicht im Hindukusch. Entsprechende Ausrüstung müßte mitgenommen werden, falls man Interessierte finden sollte. Vorerst steht aber wohl noch dem Wollen zum Hinaufsteigen ein Aberglaube entgegen. So berichtete uns Mohamed auf der Felseninsel, daß die Leute gesagt hätten: Wir sollten doch nicht so weit hinaufgehen; wo Schnee ist, gäbe es Schlangen, die einen beim Berühren zu Eis erstarren lassen. Westlich vom Chrebek-Tal erhebt sich ein Berg der Schneevögel, was so gedeutet wurde, daß auch hier Wesen existieren, die den Neugierigen nach dem Leben trachten. Diese Einstellung ist nicht verwunderlich, herrschte doch auch in den Alpen vor der Ersteigung der großen Berge eine ähnliche Aversion im Volk der Älpler, und nur Vermessene konnten es wagen, ihr Leben auf's Spiel zu setzen.

#### **8. Zahlungsleistungen (Geldgeschäfte) im Lande**

Ausreichend Bargeld in kleinen Scheinen mitzunehmen, ist notwendig, da man nicht damit rechnen kann, daß beim Kauf von Lebensmitteln oder beim Bezahlen von Dienstleistungen der Geschäftspartner die Möglichkeit hat, auf größere Geldscheine herauszugeben. Diesen Hinweis haben uns die Berliner Freunde gegeben, und wir sind ihnen für diesen Tip recht dankbar. Wir haben uns daher im Bazar mit kleinen Geldsorten versorgt. Man muß sich beim Beschaffen der Scheine u. U. viel Zeit nehmen. Es ist besser, vorweg die Zeit zu opfern, als später Ärger zu haben. Beim Auszahlen der Gelder für die Tragtiere haben wir vorher im Verborgenen die einzelnen Bündel entsprechend der Tagessumme zusammengestellt und dann im Beisein des Dolmetschers übergeben, der nochmals den Betrag vorzählte.

Das war stets eine hochoffizielle Amtshandlung. Im Halbkreis saßen die Treiber, und mit Argusaugen schauten sie beim Zählen zu, daß auch ja keiner einen Vorteil erhielt. Geflickte oder eingerissene Scheine — und derer gab es sehr viele — wurden nicht immer als voll anerkannt und manchmal zurückgegeben.

## Was kostete das Unternehmen und wie konnte es finanziert werden?

Nachdem ich bereits von der Kostenplanung gesprochen habe, soll auch hier eine Aufstellung nicht fehlen, was wir tatsächlich ausgegeben haben:

|                                                     |          |           |
|-----------------------------------------------------|----------|-----------|
| 1. Ausrüstung                                       |          | 4 070,60  |
| 1 Kleidung, Zelte, Seile, Kocher                    | 2 910,35 |           |
| 2 Photo                                             | 914,95   |           |
| 3 Verpackung                                        | 245,30   |           |
| 2. Auto, Zubehör, Verbrauch                         |          | 9 899,85  |
| 1 Fahrzeuge, Kauf                                   | 5 600,80 |           |
| 2 Ersatzteile                                       | 1 002,50 |           |
| 3 Steuer und Versicherung                           | 927,40   |           |
| 4 Reparatur, Inspektion                             | 1 371,35 |           |
| 5 Betriebsstoff, Benzin, Öl                         | 997,80   |           |
| 3. Ausgaben für Fahrt, Versicherungen               |          | 5 009,85  |
| 1 Fahrgeld, Rückflug                                | 4 389,65 |           |
| 2 Visum, Zoll                                       | 232,05   |           |
| 3 Post, Telefon, Parken                             | 16,35    |           |
| 4 Versicherung f. Pers. u. Gepäck                   | 371,80   |           |
| 4. Verpflegung und Essen                            |          | 1 636,93  |
| 1 Vorräte                                           | 621,73   |           |
| 2 Verpflegung unterwegs                             | 990,10   |           |
| 3 Betriebsstoffe für Kocher                         | 25,10    |           |
| 5. Fremde Hilfe                                     |          | 1 464,85  |
| 1 Träger und Tragtiere                              | 910,—    |           |
| 2 Dolmetscher                                       | 370,—    |           |
| 3 Gastgeschenke                                     | 184,85   |           |
| 6. Quartiere, unterwegs                             |          | 15,—      |
| 7. Organisation und Unkosten                        |          | 504,23    |
| 1 Drucksachen und Papier                            | 104,78   |           |
| Schreibhilfe                                        | 133,—    |           |
| 3 Porto und Telefon                                 | 191,35   |           |
| 4 Literatur, Karten                                 | 75,10    |           |
| 8. Auswertung der Kundfahrt<br>(bisherige Ausgaben) |          | 1 051,23  |
| 1 Schreibhilfe                                      | 358,35   |           |
| 2 Drucksachen                                       | 31,65    |           |
| 3 Photoarbeiten                                     | 867,33   |           |
| 4 Sonst. Unkosten, Reisen                           | 97,50    |           |
| 5 Druckkosten für Tagebuch                          |          |           |
| 6 Literatur                                         | 2,30     |           |
| 7 Porto, Telefongebühren                            | 4,50     |           |
| 9. Rücktransport der Ausrüstung                     |          | 560,25    |
|                                                     | DM       | 24 662,79 |

## Einnahmen

|                                                              |          |
|--------------------------------------------------------------|----------|
| Spenden von Mitgliedern der Sektionen des<br>DAV und Gönnern | 5 012,—  |
| Beitrag DAV, Sektion Bremen                                  | 2 000,—  |
| Beitrag DAV, Sektion Hamburg                                 | 1 000,—  |
| Beitrag DAV, Sektion Westharz/Goslar                         | 200,—    |
| Beitrag DAV, Hauptverein München                             | 770,—    |
| Stadt Bremen                                                 | 2 000,—  |
| Stadt Goslar                                                 | 200,—    |
| Teilnehmer insgesamt                                         | 11 020,— |
| Verkauf der Fahrzeuge und Teile der Ausrüstung               | 7 665,—  |

Somit insgesamt DM 29 867,—

Zu den vorstehenden Geldmitteln, die aufgebracht worden sind, kommen noch Sachspenden, die nicht in Mark und Pfennig erscheinen. Diese sind ebenso hoch einzuschätzen, wie die flüssigen Mittel. Ich möchte als Spender von Waren hervorheben:

Achimer Simonsbrot-Fabrik, Fritz Lieken GmbH., Achim bei Bremen  
 Drogerie Kühne, Goslar  
 Foto-Kröhncke, Bremen  
 Sporthaus Heinrich Schlüter, Bremen  
 Sporthaus August Schuster, ASMÜ, München  
 Sporthaus Heinz Sosna, Bremen-Nord  
 Wäschehaus Harms a. Wall, Bremen

Einen Schlußstrich werden wir erst ziehen können, wenn durch das Auswerten der Kundfahrt alle Ausgaben gedeckt sind. Immerhin läßt sich bereits angeben, daß Planung und Einwerben der notwendigen Mittel einen guten Abschluß voraussagen. Sollten noch Gelder übrigbleiben, so werden sie gleichen Zwecken zugeführt, denn wir nehmen an, daß dies im Sinn der Spender ist.

## Zu guter Letzt . . .

Der Leser soll schließlich wissen, daß an diesem Tagebuch auch meine Kameraden direkt oder im Verborgenen mitgeholfen haben. Es ist also doch ebenso wie die Kundfahrt ein gemeinsames Werk. Neben den Beiträgen von Liesel und Berni stammen viele Notizen für den Bericht aus den Aufzeichnungen von Trudi. Otto hat durch seine Skizzen, durch seine Erkundigungen nach Namen, über Land und Leute und durch fleißiges Fotografieren nicht unwesentlich dazu beigetragen.

Sollten einige Druckfehler und Ungereimtheiten in dem Tagebuch enthalten sein, so bitte ich, darüber hinwegzusehen. Es hat Mühe gemacht — so neben den Alltagsverpflichtungen — alles zusammenzutragen und auf einen Nenner zu bringen. Auch bei der Drucklegung mußte erst der richtige Faden gefunden werden. Es erschien mir doch wichtig, das Erlebte und Geschaute festzuhalten. So wird der Bericht nur ein grober Klotz sein. Ich hoffe doch immerhin, aus der Größe und Form etwas erkennen zu lassen.

Ich möchte unser Unternehmen alles in allem als ein Symbol echter Bergkameradschaft bezeichnen. Und die Bergkameradschaft ist mir das Wertvolle an unserer Hindukusch-Kundfahrt.

Wenn man mich nun fragen würde: „Wie kommst Du zu dem Unternehmen, was hat Dich bewogen, die Mühen auf Dich zu nehmen?“ Ich wüßte keine rechte Antwort zu finden. Ich möchte auch nicht nach den Argumenten suchen, die unser Tun begreiflich machen; das haben Berufenere zuvor schon getan. Der Eine sagt, es ist das Streben nach Höhe, nach Leistung; es ist das gesunde Empfinden nach Kampf mit der Natur, das jedem Menschen innewohnt; es ist die Sehnsucht, die Erhabenheit, die Größe und Gewaltigkeit der Bergwelt zu schauen. Ist es das Fernweh? Im Unterbewußtsein klingt mir oft ein Lied in den Ohren, es klingt so klar und hell und will nicht recht verstummen. Es ist das alte Wandererlied:

„Wir wollen zu Land ausfahren  
über die Höhen weit,  
aufwärts zu den klaren  
Gipfeln der Einsamkeit  
Lauschen, woher der Sturmwind braust,  
schauen, was hinter den Bergen haust,  
und wie die Welt so weit,  
und wie die Welt so weit.

.....

Und wer die blaue Blume finden will,  
der muß ein Wandervogel sein.“

## Berichte über Afghanistan und Hindukusch; Literaturhinweise

- A. Scheibe **„Deutsche im Hindukusch 1935“**  
Bericht der Deutschen Hindukusch-Expedition der Deutschen Forschungsgemeinschaft (Nuristan — Chitral)  
Karl Siegismund-Verlag Berlin 1937
- Atlantis, Nr. 5 Mai 1961, Atlantis-Verlag Freiburg/Brsg.
- H. Eliseit **„Vom Pfauenthron zum Dach der Welt“**  
Safari-Verlag, Berlin 1957
- H. Biller **„Steppe — Sonne — Eis“**  
Nürnberger Hindukusch-Kundfahrt 1959 in „Jugend am Berg“, Heft 4, Jahrgang 1959
- H. Biller **„Nürnberger Hindukusch-Kundfahrt 1959“**  
DAV-Jahrbuch Bd. 85, Seite 130—136, München 1960
- Dietrich Hasse **„Berliner Hindukusch-Kundfahrt 1960“**  
„Bergkamerad“, Heft 12 vom 17. März 1961, 22. Jahrgang  
Bergverlag München
- Dietrich Hasse **„Vorläufiger Bericht über eine Hindukusch-Kundfahrt 1960“**  
„Die Erde“ 1961, Heft 1, 92. Jahrgang
- Der Bergbote, Mitteilungsblatt des DAV, Sektion Berlin  
Dezember 1960, Januar, Februar und März 1961
- Hannes Winkler **„Berliner Hindukusch-Kundfahrt 1960“**  
DAV-Jahrbuch 1961, Seite 146—153
- Zeitschrift des SAC „Die Alpen“  
Heft 2 und 9 im 37. Jahrgang 1961  
Hinweise auf japanische und polnische Unternehmungen im Hindukusch, Ersteigung des Noshag im Jahre 1960
- Alpine Journal, November 1961  
**The polish Expedition to the Hindukush, 1960**  
by Boleslaw Chwascinski
- J. Ruf **„Hindukusch-Kundfahrt des DAV Sektion Bremen 1961“**  
Mitteilungen des DAV Sektion Bremen Okt./Dez. 1961  
**„Eine Kundfahrt zum Hindukusch im Sommer 1961“**  
„Die Alpen“, 38. Jahrgang, Heft 3/1962  
**„Eine Kundfahrt zum Hindukusch“**  
Nachrichten der Sektion Hamburg des DAV, Februar 1962

## Verzeichnis und Erklärung der Abbildungen und Skizzen

Die nachstehenden Zahlen beziehen sich auf die den Bildern und Skizzen vorangehende Seitenzahl und sind nach dieser laufend nummeriert.

- 8.1 Kartenskizze aus „Scheibe-Hindukusch-Expedition 1935“. Diese Expedition brachte wertvolle Nachrichten über die Täler des Hindukusch. Das Gebiet des Zentral-Hindukusch (s. Andschuman-Pass) kennzeichnet z. B. eine unbeschriebene, weiße Fläche.
- .2 Mitteilungen aus „Die Alpen“, über polnische und japanische Hindukusch-Expeditionen 1960
- .3 Veröffentlichung der polnischen Hindukusch-Expedition 1960 durch den Leiter B. Chwascinski
- .4 Kartenskizze des Arbeitsgebietes der polnischen Expedition 1960
- 10.1 Brief von Herrn Heine, Berliner Hindukusch-Kundfahrt 1960. Die Angaben ermöglichten uns eine Aufstellung der Kosten und waren somit sehr wertvoll für die Planung der Kundfahrt. Seite 10.4 unten bringt eine Skizze von Herrn Winkler über den zentralen Hindukusch, wohin wir wollten
- 4
- 10.5 Brief von Frau Wolfinger gibt uns Hinweise über das Verhalten im u. 6 Orient, insbesondere in Persien (Iran)
- 14.1 Liesel und Otto die unzertrennlichen Freunde und Bergkameraden. Sie haben schon manche Bergfahrt gemeinsam unternommen
- .2 Trudi war immer mit Elan voran. Sie stürmte meist vorweg und hielt die Fahne hoch! . . . und wenn es auch nur ein Nessel-Schlafsack war (wie im Bilde) der nach der Wäsche mit Nachhilfe schnell getrocknet werden mußte, um wieder für die Nacht benutzt werden zu können.  
Berni blickt versonnen und befriedigt nach dem Essen in die Welt. Er war stets ein ruhender Pol. — Sein trockener Humor verfehlte selten die wohltuende Wirkung. — Der Leiter der Kundfahrt versuchte geradewegs das Ziel anzusteuern, das dann schließlich auch erreicht werden konnte, dank eines guten kameradschaftlichen Verständnisses aller Teilnehmer.
- 16.1 Das Packen in Bremen  
„Die Aufgabe des Verstauens steht bevor . . .“, daß man schwere Dinge unten hinsetzen und die leichten obenauf legen muß, daß die Wagen nicht einseitig belastet werden dürfen, daß auch einiges im Laufe der Zeit sich verschieben kann, — und daß alles, was unterwegs benötigt wird, sofort gefunden werden kann — das ist die Kunst des Packens.
- 18.1 Reiseweg in Europa, von Bremen bis Nic
- 20.1 Verkleinerte Kartenskizze des Bordbuches, (Original Maßstab 1:500.000). Der Weg von Bremen bis Kabul umfaßte 54 Blätter DIN A 4
- .2 „ . . . zur gemeinsamen Küchenarbeit angestellt und legen - - Zeugnis dafür ab, daß sie sich Mühe geben wollen, nicht nur Kartoffeln zu essen, sondern sie auch vorher zu schälen. Was sonst Hausfrauenarbeit ist, muß jetzt jeder von uns übernehmen.“
- 26.1 Reiseweg: Bulgarien — Türkei (von Nic bis Sivas)

- 34.1 Reiseweg: Türkei — Iran (von Sivas bis Teheran)
- 40.1 Staub und Steine, Dornen und Disteln, typische Straße in der orientalischen Landschaft soweit die Blicke reichen!
- .2 Für einen Naturfreund können die Disteln auch eine Schönheit sein
- .3 Kamele beim Frühstück
- 48.1 Reiseweg: Iran — Afghanistan (von Teheran bis Farah)
- 58.1 Kartenskizze von Afghanistan
- .2 Schematische Darstellung der Fahrstrecke Bremen — Kabul. 8.463 km = 30 Tage
- 64.1 Die Tageszeitung in Kabul berichtet über unser Vorhaben. Eine Hindukusch-Kundfahrt bedeutet der Presse in Afghanistan offensichtlich mehr, als den Nachrichteninstituten für Bremen oder Hamburg.
- .2 Die Teilnehmer vor der Abfahrt in Kabul in Richtung Charikar. Links im Bilde unser Dolmetscher Mohamed
- 66.1 Skizze vom Fahrweg Kabul — Chrunju im Panschirtal
- .2 Wir sind Gäste des Alakadors von Sine. Von l. n. r. der Alakadors, der Assistent für Finanzen (Herr Abdul Rafud), und Mohamed
- .3 Das Gästehaus in Sine, Straßenseite, am Morgen vor der Abfahrt
- 70.1 Anmarschweg von Chrunju bis Rasmator
- .2 Abmarsch in Chrunju mit Pferden und Eseln. — „begleitet von der zahlreichen Dorfjugend, die ihren Vätern und Bekannten noch ein Stück Weg das Ehrengelicht gibt.“
- .3 Das Haus eines Künstlers in der Nähe von Deparion. Interessante Zeichnungen an der Hausfront kennzeichnen den Hausherrn.
- 72.1 Teppich-Weben im Freien bei Rasmator
- .2 Ein Alter aus dem Parion-Tal
- 74.1 Reiseweg von Rasmator bis Iskopak (Anjuman-Paß / Anjuman-Tal)
- .2 Am Anjuman-See. „Unsere Leute sammeln vertrocknete Nelkenstauden und hartholzige Pflanzenreste, um sich ein Feuer anzumachen.“
- .3 Am Anjumann-See. Aufbruch am Morgen
- .4 Steinbrücke über den Anjuman-Fluß
- .5 Bewohner des Dorfes Anjuman „der Troß von . . . komisch anmutenden Fremdlingen, . . . wirkt offensichtlich auf die Bewohner von Anjuman aufregend und seltsam.“
- 76.1 Reiseweg Kartenskizze Munjon
- .2 Vergleichsskizzen: Flußsystem Anjuman/Munjon. Darstellung der englischen Karte 1:1000000 und Ermittlung der Kundfahrt
- 78.1 Wir treffen den Malik von Anjuman, einen alten, ehrwürdigen Herrn. Mohamed gibt ihm von unserem Kollath-Frühstück zu essen
- .2 „ . . . beim Ort Rasir legen wir eine größere Rast ein. Hier steht uns wieder ein brückenloser Übergang bevor. — Da erscheinen, wie auf Bestellung, Gestalten hoch zu Pferde und steigen ortskundig in die Fluten.“

- 80.1 Bubi „Mamodin“ mit Pferd
- .2 Landschaft bei Mionschahar — Tagau. Blick talaus in Richtung Dasht - i - Borrisch
- 82.1 Blick auf Rees (Almsiedlung). Beim Betrachten der Luftbilder war mir dieser Teil des Weges unklar. Ein weißer Klecks kennzeichnete etwas, was ich mir nicht deuten konnte. So bin ich erstaunt, von der Anhöhe eine große, helleuchtende Sandfläche zu sehen. Interessant waren für uns auch die mächtigen Schuttkegel, die von den Karen herunterziehen
- .2 Lager am Abend oberhalb der Siedlung Rees. Unsere Leute zünden mit dem reichlich vorhandenen Holz ein mächtiges Lagerfeuer an.
- 84.1 Kartenskizze des oberen Munjon- und Rees-Tales.
- 86.1 Hauptlager „Felsen-Insel“ im Chrebe-Tal, ca. 3.900 m ü. M.
- .2 Alter beim Brotbacken in unserem Hauptlager. Nach dem Erhitzen der Steine werden die Fladenbrote an die Wände der Feuerstelle angeklebt
- 88.1 Hochlager über dem Moränen-See, ca. 4.500 m ü. M. Blick auf den Koh-i-Bandakor, den die Berliner Freunde 1960 erstmals erstiegen haben. (ca. 6.600 m ü. M.)
- .2 Unter dem Gipfel des Büßerberges (ca. 5.250 m ü. M.). Wir taufen diesen Berg nach den vorhandenen Büßern, die uns den Aufstieg erschwerten.
- 90.1 Kartenskizze: Chrebe-Tal mit Aufstieg zum Koh-i-Chrebe. Diese Skizze entstand mit Hilfe einer Darstellung von Herrn Hunger, Kabul
- .2 Unterer Chrebe-Gletscher mit Blick auf Eishang mit Silbersattel
- .3 „Felsblöcke, Furchen und tiefe Spalten, Zackeneis, Wasserlöcher, verdeckte Tümpel, verschieden breite und spaltenartige Wasserläufe, . . . machen uns viel zu schaffen.“
- 92.1 Im Eishang zum Silbersattel. Im unteren Teil des Bildes die Teilnehmer Heyser und Ruf.
- .2 Mittagsrast am Silbersattel, ca. 5.700 m ü. M.
- .3 Silbersattel, Blick nach Osten
- .4 Biwak-Platz am Grat. „Gegen 6.00 Uhr erreicht uns die Sonne . . . sie wärmt uns auf, und so sind wir bald mutig, weiter aufzusteigen.“
- 94.1 Oberer Bergschlund in der Gipfelwand. Auch hier finden wir den Büßerschnee vor. In den steileren Flanken sind die Büßer niedrig und so angenehm zum Steigen.
- .2 Die Teilnehmer auf dem Gipfel des Koh-i-Chrebe (ca. 6.250 m ü. M.)
- .3 Blick vom Gipfel nach Osten
- .4 Blick vom Gipfel nach Süden
- .5 Blick vom Gipfel nach Westen
- .6 Blick vom Gipfel nach Norden
- 98.1 Skizze Kammverlauf, Berge des Chrebe-Tales

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 100.1 | Typischer Ort im Borrisch-Tal: Mionschahar-Tagau                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| .2    | Beim „Königsort“ Dascht-i-Borrisch. Tief hat sich der Borrischfluß in das lockere Gestein eingegraben, und so vermutlich die Bewässerungsanlagen unbrauchbar gemacht                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 102.1 | Wir hatten oft Flüsse zu queren. Waren Brücken vorhanden, so hieß dies doch, mit großer Vorsicht die Tiere über dieselben zu bringen. „Sekrola (wie hier im Bilde) hatte offensichtlich das größte Geschick, mit ihnen fertig zu werden . . . er legte den Tieren (Eseln) auch die „Bremse“ an, d. h. dirigierte sie von rückwärts mit dem Schwanz, wollten sie gar zu hastig und ängstlich über die Brücken rennen, und sollte verhindert werden, daß sie zwischen- durch oder über die geländerlosen Stammlagen in den Fluß fielen |
| .2    | Auch der Weg durch die reißenden Flüsse war nicht gefahrlos. Wir schwebten oft in Ängsten, daß die Tiere durch die starke Strömung abgetrieben werden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 104.1 | Beim Durchbruch von Iskasir, dem Zusammenfluß von Anjuman und Munjon. — „Es ist ein imponierendes Bild, von einer kleinen Anhöhe auf das Gewirr von Wasserarmen zu schauen.“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| .2    | Auf dem Rückmarsch im oberen Panschirtal                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| .3    | Der Ort Mionschahar-Bologorone. Blick auf die Dächer, auf denen die Vorräte für den Winter getrocknet werden. Sie kommen dann in die großen Vorratstürme. Die einzelnen Wohnungen stehen untereinander durch Gänge in Verbindung, so daß der ganze Ort im Winter, wenn er mit tiefen Schnee bedeckt ist, begehbar unter einer schützenden Decke liegt.                                                                                                                                                                               |
| .4    | Oberes Panschir-Tal. Nur in der Nähe der Flüsse oder wo künstliche Bewässerungsanlagen möglich sind, kann eine Vegetation entstehen. Hier wachsen üppige Bäume und befinden sich Felder mit Getreide und Hülsenfrüchten                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| .5    | Die Kameraden sind schon voraus gezogen; wie überall in den Dörfern kann man nur verschleierte Frauen sehen. Neugierig sind aber doch die Evas-Töchter, und wie das Bild zeigt, ahnt eine der edlen Frauen auf dem Dache nicht, daß sie von der Nachhut beobachtet wird.                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 106.1 | „In der Dunkelheit . . . erreichen wir Chrunju. Das ganze Dorf ist auf den Beinen. Der Malik Surap und viele andere sind gekommen, um uns unter den Maulbeerbäumen einen festlichen Empfang zu bereiten.“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| .2    | Die Treiber aus Munjon haben es eilig, nach Hause zu kommen. Zuvor sollen auch sie noch ihr Abschiedessen haben.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 124.1 | Liesel beim Verarzten der Leute. Jung und Alt kommen mit allerlei „Wehwehchen“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| .2    | Berni mit Hammer und Meißel beim Sammeln der Flechten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 128.1 | Trudi am Grat in der Gegend von Biwak II.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| .2    | „ . . . und die Bergkameradschaft ist mir das Wertvolle an unserer Hindukusch-Kundfahrt“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

## Inhaltsübersicht

|                                                                                  | Seite |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Zum Geleit                                                                       | 3     |
| Kundfahrt, was heißt das für mich?                                               | 5     |
| Wohin? Zum Hindukusch! Was ist bekannt?                                          | 7     |
| Wer kann uns beraten, uns helfen?                                                | 10    |
| Von den Kameraden und den Vorbereitungen                                         | 14    |
| Auf Fahrt und Abschied von Europa                                                | 17    |
| Der Weiterweg durch Asiens Wüsten                                                | 32    |
| In Kabul geht es wirklich weiter                                                 | 62    |
| Der Anmarsch mit Pferden und Eseln durch die Täler des Hindukusch                | 69    |
| Das Hochtal von Chrebek mit seinen unberührten Bergen                            | 86    |
| Auf dem Rückweg durch bekanntes Gebiet                                           | 99    |
| Wir verlassen das gastliche Afghanistan                                          | 110   |
| Was die Kameraden zu berichten wissen                                            | 121   |
| 1) Gesundheitliche Erfahrungen und Beobachtungen von Dr. med. Elisabeth Huffmann |       |
| 2) Ich sammelte Flechten von Berni Lentge                                        |       |
| 3) Das Biwak (2) auf dem Grat von Trudi Heyser                                   |       |
| Einige Erfahrungswerte                                                           | 130   |
| Was kostete das Unternehmen und wie konnte es finanziert werden?                 | 136   |
| Zu guter Letzt . . .                                                             | 138   |
| Berichte über Afghanistan und Hindukusch;                                        |       |
| Literaturhinweise                                                                | 139   |
| Verzeichnis und Erklärung der Abbildungen und Skizzen                            | 141   |

**Bibliothek des Deutschen Alpenvereins**



**049000596073**