

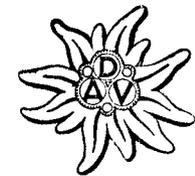


HINDUKUSCH-
KUNDFAHRT

1964

Archivexemplar
nicht ausleihbar





Aus dem TAGEBUCH
der HINDUKUSCH-
KUNDFAHRT 1964

Deutscher Alpenverein — Sektion Bremen e. V.



Hindukusch-Kundfahrt

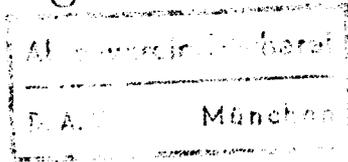
Deutscher Alpenverein · Sektion Bremen

Buch №

84

~~83 2337~~^{a1}

8 S 117 sonst. (1966)



Archiv+Ek.

671198

Den Helfern der
Hindukusch-Kundfahrt 1964

zugeeignet !

Sonderkonto und Anschrift:

6216 PSA Hamburg

Hindukusch-Kundfahrt

DAV Bremen

Bremen 17. i. Wiesengrund 7

Bremen,

Hamburg, im Herbst 1966

Zum G e l e i t !

Wohl jeder Bergsteiger, der einmal in einem Hochgebirge wie dem Hindukusch gewesen ist und die mannigfachen, unberührten Naturschönheiten gesehen hat, wird oft davon träumen, wieder nach dorthin zurückkehren zu können. Dieser Wunsch fand für mich seine Erfüllung durch die 2. Hindukusch-Kundfahrt des Jahres 1964.

Als Verbindungsmann für Jugendanliegen im DAV wollte ich dieses Mal auch jüngeren Bergsteigern ein solches Expeditionserlebnis ermöglichen.

Das Fertigstellen dieses Tagebuches hat neben der Arbeit des Alltags nun doch länger auf sich warten lassen als beabsichtigt war. Mag die Zeit rascher eilen als meine Feder ihr folgen konnte, so hoffe ich doch einiges festzuhalten, was bleibendes Interesse besitzt. Daneben werden Berichte aus anderer Hand mit aufgenommen, sodaß Wissenswertes vermittelt werden dürfte über das einmalig herbe-schöne Land Afghanistan und seiner freien Bewohner.

Allen, die mitgeholfen haben am Zustandekommen dieses Berichtes und am Verwirklichen der Kundfahrt sei herzlich gedankt!

Berg heil!

Leiter der Kundfahrt

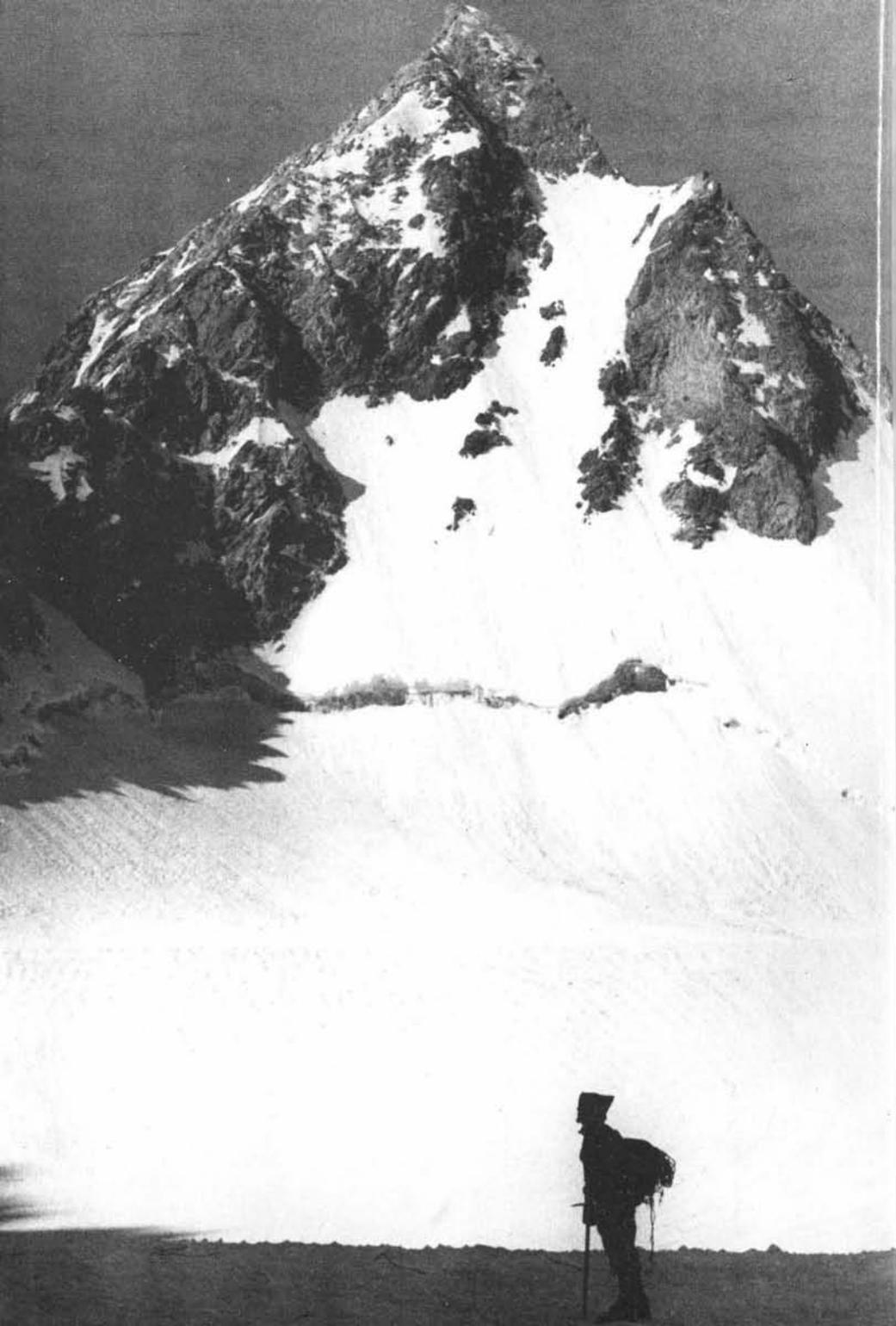
Verfaßt: Jos. Ruf, 2 Hamburg 65, Hellwisch 27

Gedruckt: A. Klose, 3382 Oker, Bahnhofstr. 10

Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Erlaubnis des Verfassers.

Auflage etwa 750 Exemplare

Leitung: Josef Ruf · Hamburg-Poppenbüttel · Hellwisch 27 · Tel. 56 21 68
Sammelstelle: Gertrud Heyser · Bremen 17 · Im Wiesengrund 7 · Tel. 49 66 59



Von den Vorbereitungen der Kundfahrt

Die nordwestdeutsche Alpenvereinsjugend hat am 19. 1. 64, wie alljährlich um diese Zeit, ihren großen Tag. Tief verschneite Hänge und gleißender Sonnenschein locken sie zum Orientierungs-Mannschaftslauf auf das Torfhaus im Harz. Es bringt mir, dem Organisator dieses Skitages, ein befriedigendes Gefühl zu sehen, wie Jahr für Jahr aus dem Nichts das Interesse für das Gemeinsame wächst.

So liegt es nahe, den Skitag 1964 auch zum Anlaß zu nehmen, Vertretern der Alpenvereins-Sektionen, (deren Jugend hier teilnimmt), den Gedanken zu vermitteln, mit Angehörigen dieser Jugend höhere alpine Ziele anzustreben. Erstmals spreche ich von dem Plan, erneut auf Kundfahrt in den Hindukusch gehen zu wollen. Und daran sollen bewährte Jugendliche teilnehmen.

Aus der frohen Stimmung des Tages heraus empfinde ich ein Verstehen für diesen Plan. Wohl ist die Begeisterung nicht spontan. Man muß sich doch erst mit diesem Gedanken vertraut machen. Mit einer schnellen Zusage für eine Unterstützung war nicht zu rechnen. Immerhin war für mich diese Unterhaltung ein Ansporn, den Plan weiter zu verfolgen, sollte nicht unnütze Zeit verstreichen. Die Sektion Bremen, unter deren Schirmherrschaft die Kundfahrt des Jahres 1961 einen erfolgreichen Verlauf nahm, ist wieder bereit, zu helfen und will auch Schild des Unternehmens sein. Ebene und Plattform, von denen aus die Vorbereitungen beginnen können, sind somit gefunden.

Das Finden geeigneter Teilnehmer aus der Jugend gestaltet sich jedoch schwieriger und wogenreicher, als ich es mir denken konnte. Zu- und Absagen bringen Leben in das Entstehende. Schließlich endet mein Ansprechen in Empfehlungen von Teilnehmern. Ich hatte mir eigentlich einen Kreis von Bekannten gewünscht, mit denen ich — wie im Jahre 1961 — verschiedenlich Bergfahrten ausgeführt habe. So macht sich ein Bekanntwerden und Kennenlernen der Teilnehmer doch dringend notwendig.

Koh-i-Mondal, »das Matterhorn« des Rosdara-Tales vermittelt als schöner Aussichtsblick die Arbeitsgebiete der Kundfahrten von 1961 und 1964.

Das Pfingstwochenende scheint hierfür der gegebene Zeitpunkt. Mit den beiden VW-Transportern, welche uns die Firma Kaffee-Jacobs aus Bremen zu günstigen Bedingungen überlassen hat, steuern Freund Heinrich mit Peter Winter an Bord und ich nach Süden zum Vogelsberg. In Bad Orb nehmen wir die Gebrüder Steiner auf, welche von Süden etwa den halben Weg zu dem gemeinsamen Treffen zurückzulegen haben. Mutter und Vater Steiner lassen es sich nicht nehmen, das denkwürdige Treffen mitzerleben und stellen sich als interessierte Zaungäste ein.

Es gibt eine Unzahl von Fragen und Antworten, die die sonnigen Stunden und Tage am Vogelsberg ausfüllen. Und später stellt es sich heraus, die Tage sind doch noch zu kurz gewesen, um alles auch bis ins kleinste zu erörtern. Immerhin kann die Grundvoraussetzung gelegt werden für den fast 4 Monate langen gemeinsamen Weg. Mit frohen Hoffnungen scheiden wir vom Vogelsberg. Drei Wochen später wollen wir die große Reise antreten.

Diese Wochen sind ausgefüllt mit Abwägen und Überlegen, mit Planen und Sammeln. Die Fahrzeuge sollen fit sein. Die in Teilen vorhandene Ausrüstung muß komplettiert werden. Lebensmittel in brauchbarer Form und ausreichend für die lange Abwesenheit müssen ermittelt und zusammengestellt und möglichst günstig beschafft werden. Das nun mal erforderliche Betriebskapital soll gesammelt und zur Stelle sein.

Hier helfen uns die Freunde vom Alpenverein, wo sie nur können. In Bremen setzt sich Trudi Heyser mit ihrem gewohnten Eifer ein, und in Hamburg ist es wieder Freund Hans-Herbert Ruths, der unserer Sache mit viel Verständnis beisteht. Herr Winterberg, der Vorsitzende der Sektion Hannover, läßt es sich nicht nehmen, selbst alle Mittel zu mobilisieren, die uns helfen können. Ohne ihren Einsatz wäre das Unternehmen sicherlich nicht zur Ausführung gekommen.

Auf der Torfhaushütte des Alpenvereins (Sektionen Braunschweig und Hannover) fand die erste offizielle Besprechung über eine Kundfahrt in den Hindukusch im Jahre 1964 statt.





Die Wahl der Teilnehmer hat seine eigene Geschichte. Sie sollten Zeit für etwa 4 Monate erübrigen können, die charakterlichen Voraussetzungen besitzen und außerdem noch einen beachtlichen Teil der Kosten selbst tragen. Auf das Letztere legte der Leiter besonderen Wert. Bei Jugendlichen ist nicht immer ein großes Repertoire an Hochtouren zu erwarten. Dafür müssen sie aber freudige Einsatzbereitschaft zeigen, um den mannigfachen Belastungen standzuhalten. Eigener Geldeinsatz schien mir Gewähr für ein wirklich großes Interesse an der Sache zu sein. Das sollte indessen aber nicht dazu verleiten, sich als passiver „Reiseteilnehmer“ zu fühlen.

Vom Achtermann im Harz, einem schönen Aussichtspunkt, blickt man sehnsüchtig hinüber zum »anderen Deutschland«. Die politischen Grenzen machen es schwieriger dorthin zu gelangen als in den viel weiter entfernten Hindukusch.

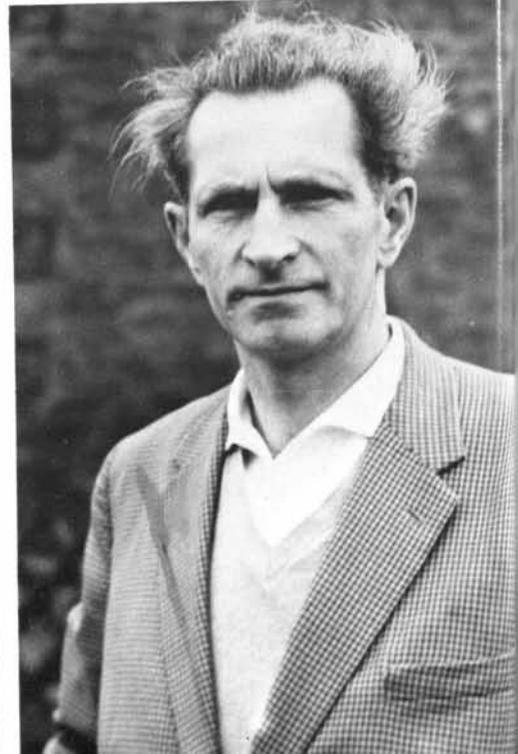
Heinrich Pfalzgraf (30), Geigenbaumeister von Beruf und Freund von Otto Laudi, dem Teilnehmer der Hindukusch-Kundfahrt des Jahres 1961, stand mir bei der Vorbereitung am meisten zur Seite. Er wohnt in Hannover und war bereit, in den Räumen seines Betriebes die Sammelstelle für das Spendengut und die Ausrüstungsgegenstände einzurichten. Er ist Mitglied der Sektion Hamburg, weil er durch seinen Freund Kontakt mit dieser Bergsteigergruppe gefunden hat.

Verbindliches Wesen zeichnet Heinrich besonders aus. Auf dem Wege zum Hindukusch bereits kam es mir sehr zustatten, daß er 3 Jahre in England in seinem Beruf tätig war und so die Korrespondenzsprache auf den amtlichen Stellen, den Konsulaten, Botschaften und Regierungsämtern beherrschte. Die Zentrale des Alpenvereins in München, welche unsere Kundfahrt für förderungswürdig erklärte, gab ihm keinen hohen Kurswert, weil er offensichtlich kein rückenloses Programm an „glänzenden Bergfahrten“ vorweisen konnte. Doch was nützt einer Kundfahrt ein Teilnehmer, der zwar ein Kletterakrobat ist, aber auf der anderen Seite ein Individualwesen besitzt, welches sich schwerfällig in die Gemeinschaft einordnen läßt. Heinrich verdient ein Sonderlob, auch wenn ihm der AV-behördliche Segen vorenthalten worden ist. Bergsteigerisch war er einer der Zuverlässigsten, stets hilfsbereit, sah Arbeit, wo sie nun einmal erledigt werden mußte, und wenn es sich nur um das Säubern des Geschirrs oder das Instandsetzen des Petrolkochers handelte. Stets legte er Hand an, um das Ganze zu fördern.

Zu seinen besonderen Obliegenheiten gehörte das Finanzwesen der Kundfahrt: Er hatte Buch über unsere Ausgaben zu führen, was keine leichte Sache ist. Außerdem kümmerte er sich um die Fahrzeuge, wozu er einen gewissen Erfahrungsschatz mitbrachte, da er schon mehrfach Gebrauchtfahrzeuge sein Hobby nannte. Daß er unterwegs auch verstand, mit Fischen fertig zu werden, so daß sie mit Appetit zu braten und zu essen waren, sei anerkennend vermerkt. Heinrich verdanke ich viel zur Harmonie des ganzen Unternehmens. Die Feder oder den Bleistift nahm er indessen nicht gern zur Hand. So wird der Leser wenig Gedrucktes von ihm finden. Dessen ungeachtet: Heinrich war die Hauptsäule unserer Kundfahrt und wirkte ohne Aufhebens erfolgreich vom Anfang bis zum Ende: „ein feiner Kerl“.

*Oben: Die beiden weißen VW-Transporter vor dem Start nach Afghanistan.
Unten: Trudi Heyser gibt Heinrich Pfalzgraf noch letzte Empfehlungen mit auf den Weg; und Heinrich, die Hauptsäule unserer Kundfahrt.*





Nach einigem Knöpfeabzählen gesellte sich aus Hannover der Leiter der Jungmannschaft der Alpenvereinssektion, **Peter Winter** (27), hinzu. Er brachte von seiner Tätigkeit her die Empfehlung des Vereins mit und verhalf somit zu den nun einmal notwendigen finanziellen Mitteln über die Sektion Hannover. Peter war stets Stimmungs- und Unterhaltungskanone, er sorgte somit, wie unsere bayrischen Landsleute sagen würden, für Gaudi. Dabei fiel es ihm auch gelegentlich schwer, die Grenzen dieser Betriebsamkeit zu erkennen, so daß manchmal die Bremse anzulegen war.

Auf unserer Fahrt stand ihm die Sonderaufgabe der medizinischen Betreuung zu, die er gewissenhaft wahrgenommen hat. Wir bekamen alle unser Maß an Pillen zur Abwehr der bösen Geister des Orients, was trotzdem nicht ausreichte, uns jederzeit vollkommen schadlos über die Runden zu bringen. Doch das war nicht Schuld von Peter, das ist der Orient an sich, und ohne Medizin wäre er sicherlich noch schlechter zu ertragen. So klingt mir immer wieder der Ausspruch eines Kameraden in den Ohren, der aus der Situation geboren wurde, daß wir auf unser Permit länger als geplant warten mußten, „im Orient geht nichts so schnell wie die Verdauung“. Aus zwei verschiedenen Apotheken immer schnell das Richtige aus unserem Durcheinander herauszusuchen, bedarf schon eines besonderen Talentes. Peter besitzt es. Es ergab sich praktisch von selbst, daß er auch unser Hauptmagazinmann wurde. War Peter mal nicht anwesend, so hatten wir unsere liebe Not, das Gewünschte zu finden.

Dann konnte nur noch **Veit Steiner** (24) weiterhelfen. So wären wir beim Benjamin unserer Kundfahrt, obwohl er von der Statur aus der Längste ist. Empfohlen hat ihn der Jugendleiter der Sektion Braunschweig, weil er früher dort zu Hause war. Es kam unserer Vorbereitung zustatten, daß Veit in München wohnte. Von Beruf Ingenieur und im übrigen passionierter Bergsteiger, so konnte Veit trotz seiner jungen Jahre ein großes Programm an Bergfahrten und Ausbildungskursen nachweisen. Er hatte nur so seine „grundsätzlichen“ eigenen Anschauungen, die sich nicht immer mit denen des Leiters oder den Notwendigkeiten der Stunde in Einklang bringen ließen.

*Peter Winter unser Medizin- und Magazinmann.
Veit Steiner, der Jüngste unserer Kundfahrt war »grundsätzlich« dem guten Essen nicht abgeneigt.
Hermann Steiner will offensichtlich seinem Bruder nicht nachstehen.
Und schließlich der Leiter der Kundfahrt soll überall und für alles verantwortlich zeichnen.*

Trotzdem muß Veit bescheinigt werden, daß er sich Mühe gegeben hat, beim Zustandekommen der Kundfahrt. Er hat einige Beiträge geliefert, Zeichnungen des besuchten Gebietes gefertigt und ist mit der Kamera fleißig bei der Hand gewesen.

Hermann Steiner (27), der ältere Bruder von Veit, kam auf dessen Empfehlung zuletzt zu unserer Truppe. Auch er ist Ingenieur, in Liechtenstein tätig, und hatte so vielfach Gelegenheit, in der Hauptsache mit seinem Bruder Bergfahrten in die nähere und weitere Umgebung durchzuführen. Als Kameraden habe ich ihn schätzen gelernt; denn er kam als „unbeschriebenes Blatt“ zu uns.

Hermann brachte als versierter Autofahrer einen ausgeprägten Verstand für die Fahrzeuge mit. Wenn es mal gar nicht hinkommen wollte, etwa den Weg durch von Unwetter verschlammte und unterbrochene Straßen hindurch zu finden oder in eng verwinkelte Einfahrten hinein zu bugsieren: Hermann schaffte es! Mit dem Küchendienst indessen konnte er sich so gar nicht anfreunden, obwohl dies doch eine — ich gebe zu leidige — Notwendigkeit einer Kundfahrt ist; denn Stimmung und Leistungsfähigkeit hängen nun mal von einer gesunden Ernährung mit ab.

Vom Leiter der Kundfahrt (53) — es ist eigentlich schade, daß immer und überall beim Alpenverein, bei den Behörden nach dem Leiter verlangt wird — zu berichten, steht ihm selbst nicht zu. Er hat dies im Tagebuch 1961 getan und glaubte, so das Recht und auch die Voraussetzungen zu besitzen, ein weiteres Mal nach Asien zu fahren.

Ein Prospektblatt sollte für dieses Unternehmen werben. Ob wir den Plan erfüllen können, werden günstige Voraussetzungen dies ermöglichen, wird das Geschick uns gnädig sein? Das ist die Frage, die voran steht!



Hindukusch-Kundfahrt 1964

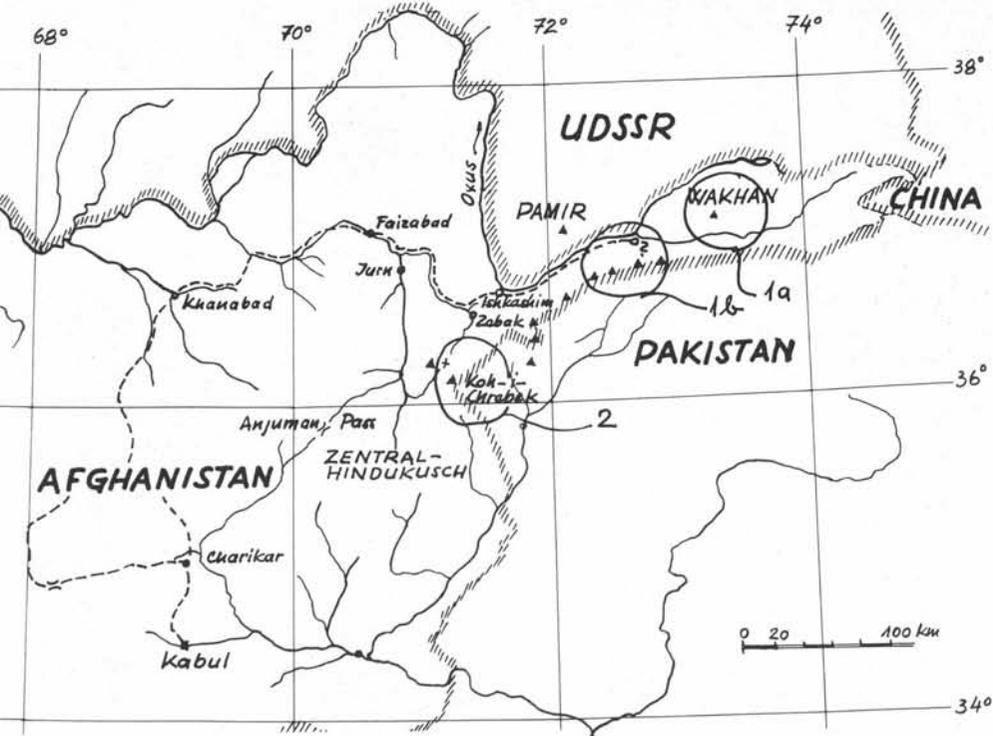
Schirmherr: Deutscher Alpenverein Sektion Bremen e.V.
und mit Förderung weiterer AV-Sektionen

Liebe Bergfreunde!

Im Jahre 1961 konnte ich zusammen mit 4 Bergkameraden zum erstenmal eine Kundfahrt in den Zentral-Hindukusch unternehmen. Diese stand unter der Schirmherrschaft des Deutschen Alpenvereins Sektion Bremen. Sie wurde unterstützt von Sektionen und Alpenvereinsfreunden. Ein Tagebuch berichtete ausführlich über Weg und Erfolg dieser Fahrt.

Das Wissen um die Schönheit der Hindukusch-Berge — um eine letzte wilde, unberührte Bergwelt mit Gipfeln über 5000 und 6000 m — ließ den Plan reifen, erneut im Jahre 1964 nach Afghanistan zu gehen. So trete ich hiermit an unsere Freunde heran, um durch ihre Mithilfe dieses Vorhaben Wirklichkeit werden zu lassen. Die Sektion Bremen bietet sich wieder großzügigerweise an, Schirmherr der Kundfahrt zu sein. Einige weitere Sektionen aus dem nordwestdeutschen Bereich, denen die Teilnehmer der Kundfahrt 1964 angehören, haben bereits ihre Unterstützung zugesagt. Doch werden weitere Mittel notwendig sein. Ich hoffe wieder auf die Hilfe der Freunde des Bergsteigens und Liebhaber der großartigen Bergwelt.





Was ist geplant?

Mit 2 VW-Kombis soll auf dem Landwege über den Balkan, die Türkei und Iran die Hauptstadt Afghanistans in etwa 3-4 Wochen erreicht werden. Mit den Fahrzeugen wird das gesamte Ausrüstungsgut transportiert, damit die Kosten möglichst gering bleiben und um es pünktlich zur Stelle zu haben. Etwa eine Woche Aufenthalt dürfte die Erledigung der Formalitäten, das Erlangen der Genehmigung für das Kundfahrtsziel und die Ergänzung der notwendigen Dinge für den Aufenthalt im Gebirge beanspruchen. Außerdem muß ein Dolmetscher für die Verhandlungen mit den Behörden und Leuten im Lande gefunden werden. Nach einem Anmarsch von etwa 10 Tagen kann das Kundfahrtsziel im Gebirge erreicht sein, in dem wir uns 6-7 Wochen aufhalten wollen. Anfang/Mitte Juni soll die Reise angetreten werden, die Rückkehr ist etwa Mitte September zu erwarten.

Welches Arbeitsgebiet besucht werden kann, hängt von der Genehmigung der Regierung in Kabul und den Gebietsgouverneuren ab. In Aussicht genommen sind die Berge im sogenannten Wakhan-Korridor. Als Ausweichziel ist an ein Gebiet im Zentral-Hindukusch gedacht, angrenzend dem im Jahre 1961 besuchten.

Die Kosten pro Teilnehmer dürften sich auf etwa 5-6000 DM stellen. Darin sind eingeschlossen: Kauf der Fahrzeuge, der gemeinsamen Ausrüstung, Fahrt, Hilfe im Lande sowie Rückflug bzw. Rückfahrt. Von diesem Betrag haben die Teilnehmer mindestens ein Drittel aufzubringen, und außerdem müssen sie die persönliche Ausrüstung stellen.

An der Fahrt werden alpin erfahrene Bergsteiger aus den Sektionen Braunschweig, Bremen, Hamburg und Hannover teilnehmen.

Es ist beabsichtigt, nach Ablauf der Kundfahrt die Erlebnisse und Ergebnisse in Form eines Tagebuches zusammenzustellen welches Interessenten für einen Unkostenbeitrag überlassen werden könnte.

Die Kundfahrt will Ihnen zum Andenken für Ihre Spende in Höhe von DM 7,50 und mehr eine Erinnerungspostkarte aus dem Hindukusch senden. Bei Spenden im Werte ab DM 50,— haben Sie Aussicht, das geplante Tagebuch als Gegengabe zu erhalten (je nach den Unkosten und der Ausführlichkeit desselben). Den Alpenvereins-Sektionen und sonstigen Institutionen bieten wir einen Kundfahrtsbericht in Form eines Vortrages an.

Für Geldbeträge ist das Sonder-Konto: "Hindukusch-Kundfahrt des DAV Bremen, Postscheckkonto 6216" eingerichtet (Benutzen Sie bitte beigefügte Zahlkarte). Sachspenden, die uns dienlich sein können, nehmen wir ebenfalls gern entgegen.

Der Deutsche Alpenverein erkennt die Hindukusch-Kundfahrt 1964 als förderungswürdig an. Sie können somit die Spendenbescheinigung, welche Sie vom DAV erhalten, bei Ihrer Steuererklärung Anrechnung bringen.





Fotos aus dem Tagebuch der Hindukusch-Kundfahrt 1961

Liebe Bergfreunde, eine Kundfahrt bedeutet ein großes bergsteigerisches Unternehmen. Es verlangt von den Teilnehmern ein Opfer und eine Konzentration auf ein großes Ziel. Ich würde mich freuen, wenn Sie mithelfen könnten, dieses zu erreichen.

Dafür dankt Ihnen im voraus mit Berg Heil!

Jos. Ruf

Leiter der Hindukusch-Kundfahrt 1964
des DAV Sektion Bremen

Leitung: Josef Ruf · 2 Hamburg-Poppenbüttel, Hellwisch 27 · Tel. 5 26 21 68
Sammelstelle: Heinrich Pfalzgraf · 3 Hannover, Knochenhauerstr. 7 · Tel. 1 27 17
Sonderkonto: Hindukusch-Kundfahrt des DAV Bremen Postscheck Hamburg 6216

Kalendarium der Kundfahrt

10. 6. 1964 Start in Hamburg, Treffen mit Heinrich Pfalzgraf und Peter Winter in Hannover. Fahrt bis Seesen.
11. 6. 1964 Bis München. Treffen der Teilnehmer Hermann und Veit Steiner.
12. 6. 1964 Letzte Besorgungen in München und Weiterfahrt am Abend außerhalb der Stadt (30 km).
13. 6. 1964 Magazinarbeiten am Chiemsee, in Salzburg Treffen mit Dr. Diemberger (Hindukusch-Chronist).
14. 6. 1964 Über Spittal, Villach, Wurzenpaß nach Zagreb.
15. 6. 1964 Belgrad. Visum für Bulgarien. Weiterfahrt nach Paracin.
16. 6. 1964 Nic, jugoslawisch/bulgarische Grenze. Sofia (um Mittag), bis Plovdiv.
17. 6. 1964 Grenze Bulgarien/Türkei über Edirna zum Marmara-Meer (70 km vor Istanbul).
18. 6. 1964 Istanbul, Übersetzen nach Üsküdar, Weiterfahrt nach Ismit.
19. 6. 1964 Ankara bis Köprüköy.
20. 6. 1964 Kirsehir, Kayseri, Sivas bis Zara.
21. 6. 1964 Erzincan, Erzurum bis Pasinier.
22. 6. 1964 Agri, Grenze Türkei/Iran (12 Uhr), Khoy.
23. 6. 1964 (9—14 Uhr) Täbris, Mianeh.
24. 6. 1964 Qazvin, Teheran (17 Uhr).
25. 6. 1964 Teheran (Erledigungen, Autoreparatur).
26. 6. 1964 Zum Kaspischen Meer, Chalus bis Nika.
27. 6. 1964 Gorgan bis Bujnurd.
28. 6. 1964 Quchan bis Meshed.
29. 6. 1964 Fariman, Turbat-i-Shaikh-Jam, Grenze Iran/Afghanistan, Islam-Qala/Afg. (14 Uhr), Koshsan.
30. 6. 1964 Herat, 11 Uhr Kush, Treffen mit zwei Deutschen (Münchnern) am Fluß unter der Brücke, bis Farah.
1. 7. 1964 Dilaram, Baden im Baggersee, Girishk.
2. 7. 1964 Kandahar, Ghazni.
3. 7. 1964 12.30 Uhr Kabul — Besuch der Deutschen Botschaft — Fahrt nach außerhalb der Stadt am Abend (Praghman-Gebirge).
4. 7. 1964 Zurück nach Kabul, Quartier bei Echtermanns. Wir können unsere verschiedenen Anliegen durch diese Unterstützung erledigen.
15. 7. 1964 Aufenthalt in Kabul, Stadtfahrten, Dolmetscher Abdul hilft uns.

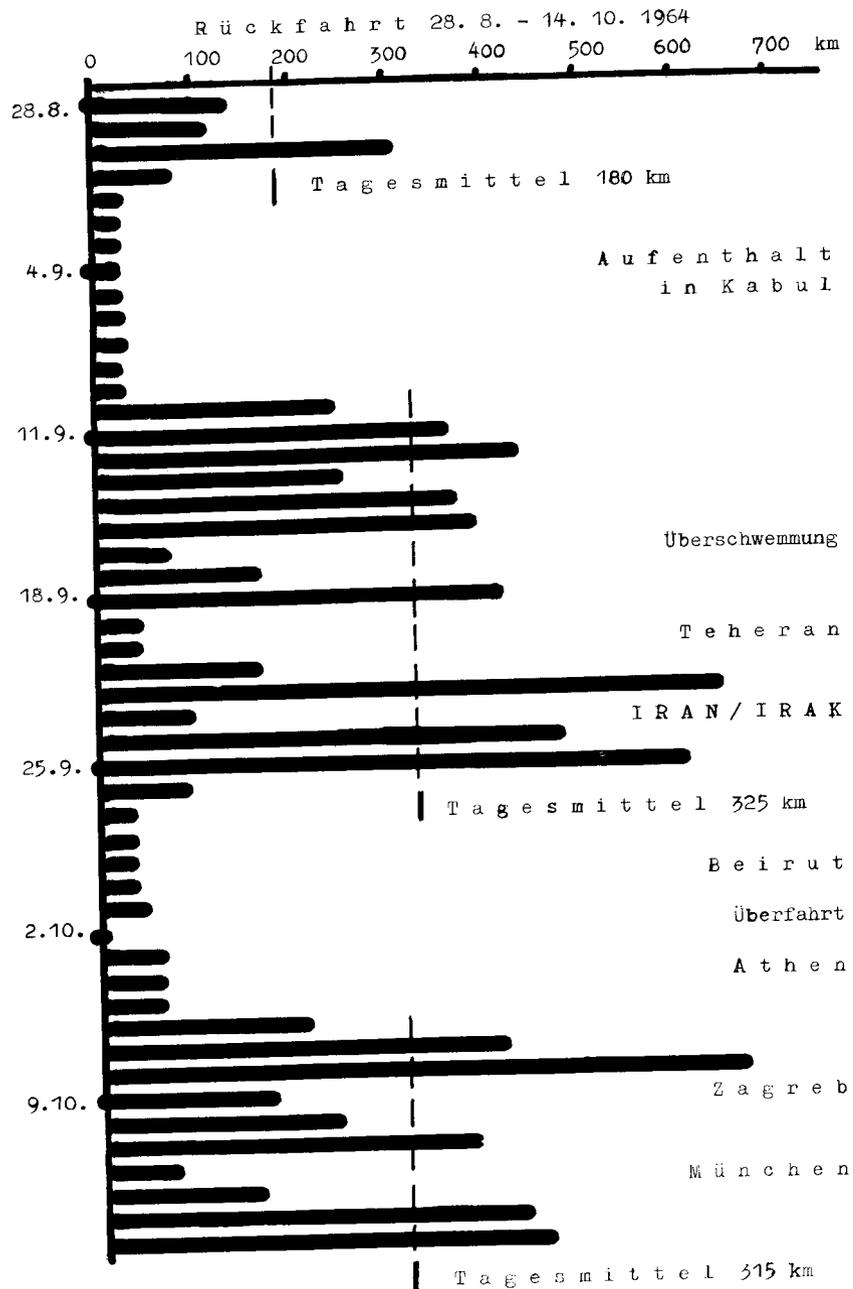
16. 7. 1964 12 Uhr ab Kabul, Maidan-Tal über Unai-Paß zum Hajigak-Paß, Kupplungsdefekt.
17. 7. 1964 talwärts nach Bahmyan (14 Uhr) — Besuch der toten Stadt und des großen Buddha, Weiterfahrt ca. 30 km.
18. 7. 1964 Bahmyan-Fluß-Tal über Doshi nach Pul-i-Khumri.
19. 7. 1964 Kunduz (10 Uhr). Wir versuchen, Verbindung zur Spinzar-Gesellschaft aufzunehmen, um unsere Fahrzeuge fit zu bekommen. Kupplungsteile werden per Flugzeug von Kabul angeliefert. Aufenthalt in Kunduz, Kunduz ab 14 Uhr über Khanabad nach Talaqan.
21. 7. 1964 bis
22. 7. 1964 Wir erreichen den Koksha-Fluß (15 Uhr).
23. 7. 1964 Faizabad (Badakhshan) 8 bis 11 Uhr, Baraq (14.30 Uhr), Weiter in Richtung Zebak (Übernachten am Warduj-Fluß).
24. 7. 1964 Unsere Fahrzeuge schaffen die Steigung nicht mehr. Mit Hilfe von Einheimischen und einer Militärabteilung werden die Fahrzeuge und das Gepäck zur Höhe transportiert. Weiterfahrt nach Zebak neues Regierungsgebäude (12 Uhr), Zebak/Serail des Alakadors (13.30 Uhr). Wir erhalten Quartier beim Alakador, Fahrzeuge im Innenhof, Vorbereiten des Weitermarsches.
25. 7. 1964 11 Uhr Abmarsch mit 12 Pferden das Sanglitsch-Tal hinauf bis Iskatul.
26. 7. 1964 Weitermarsch bis Sanglitsch (11.30 Uhr), Pferde von Zebak werden entlassen, nur ein Träger (Mirbadaschi) mit Pferd bleibt bei uns. Mit Eseln und Trägern 14.30 Uhr Abmarsch bis Eingang zum Rosdara-Tal.
27. 7. 1964 Aufenthalt beim Grenzposten Tanai Sanglitsch (14.30 Uhr), wir können weiter zum „Kleinen See“ (Hause chord).
28. 7. 1964 Zum „Großen See“ (Hause kalan), oberhalb desselben Errichten des Hauptlagers mit Hilfe der Träger.
29. 7. 1964 Heinrich, Hermann, Veit und Abdul besteigen den Gipfel (R 1) neben dem Dorah-Paß, der nach Pakistan führt (4820 m). Sepp erkundet das Tal, um einen geeigneten Lagerplatz höher anzulegen, Peter und Mirbadaschi bleiben im Hauptlager.
30. 7. 1964 Am Nachmittag werden Lasten in das neue Hauptlager (ca. 3870 m) gebracht und ein Zelt aufgestellt.
31. 7. 1964 Sämtliche Lasten werden zum neuen Hauptlager gebracht.
1. 8. 1964 Um 8.30 Uhr Aufstieg zum Koh-i-Dosachdara R 14 (4950 m). Abdul, Veit, Heinrich, Peter, Sepp. — Hermann hütet das Hauptlager, er pflegt seinen Fuß, den er auf der Tour vom 29. 7. 64 verstaucht hat.
2. 8. 1964 Wir errichten ein Hochlager (4250 m). Veit, Hermann Peter, Heinrich und Mirbadaschi bringen die Lasten hinauf. Abdul und Sepp gehen zum Angeln (Groß-See) — Mirbadashi steigt ab ins Hauptlager und geht später weiter mit Abdul nach Sanglitsch, um Lebensmittel und ein Schaf zu besorgen.
3. 8. 1964 Peter steigt allein über einen unschweren Rücken auf R 13 (5030 m). Heinrich und Veit besteigen R 6 (4920 m) über die steile und eisgepanzerte Westflanke. Hermann steigt ab zum Hauptlager, und abends kommen Peter und etwas später auch Heinrich noch nach. Veit bleibt im Hochlager. Spät abends kehren Abdul und Mirbadaschi von ihrem Einkauf mit einem geschlachteten Schaf zu uns zurück. Im Schein der Gas-Leuchte wird ein Schlachtfest arrangiert, doch unerwartet geht die Lampe aus. Heinrich bemüht sich, in der Dunkelheit eine neue Kartusche einzusetzen, dies gelingt ihm nicht sofort. Das Gas strömt aus und entzündet sich an dem Petrolkocher, und im Nu steht unser Vorzelt in Flammen.
4. 8. 1964 Um 10.30 Uhr kommt Veit vom Hochlager. Am Abend steigen Heinrich, Hermann, Peter und Sepp zum Hochlager auf.
5. 8. 1964 Heinrich und Peter besteigen den Schneeberg (R 5) (5050 m). Hermann und Sepp ersteigen den Koh-i-Wareng, von uns genannt „Himmelsleiter“ (R 4) (5000 m) über die Westflanke. Veit hütet das Hauptlager und schickt Mirbadaschi mit Lebensmitteln ins Hochlager. Sepp und Hermann biwakieren in dem Moränenwall ca. 1 Stunde oberhalb des Hauptlagers.
6. 8. 1964 Sepp und Hermann steigen ins Hauptlager ab. Veit steigt zum Hochlager auf und gemeinsam mit Peter und Heinrich zum R 10 (4860 m), dem Vorgipfel des Koh-i-Mondal, genannt „Finger“.
7. 8. 1964 Hermann und Veit errichten ein zweites Hochlager. Peter und Heinrich steigen zum Hauptlager ab.
8. 8. 1964 Peter, Sepp und Abdul steigen zum Hochlager auf. Veit und Hermann ersteigen vom 2. Hochlager aus R 9 — Koh-i-Mondal (5100 m), genannt „Matterhorn“.

9. 8. 1964 Peter und Sepp, Zweitbesteigung Koh-i-Mondal. Heinrich im Hauptlager. Veit und Hermann steigen auf R 11 (5285 m), genannt „Hochspitz“.
10. 8. 1964 Veit und Hermann steigen zum 1. Hochlager ab. Peter steigt ab zum Hauptlager, und Heinrich kommt zum Hochlager.
11. 8. 1964 Veit und Hermann zum R 8 (5020 m) Koh-i-Tschorschak. Heinrich und Sepp steigen zum R 7 (5090 m) Koh-i-Muratbek und biwakieren am Vorgipfel (ca. 4950 m).
12. 8. 1964 Heinrich und Sepp erreichen den Koh-i-Muratbek und steigen über eine steile Firnrinne zum Hochlager ab. Veit steigt allein zu R 4 und R 5. Hermann und Veit kehren zum Hauptlager zurück. Peter und Hermann steigen wieder auf zum Hochlager.
13. 8. 1964 Wir bereiten den Abschied vor. Hermann und Peter ersteigen R 12 (5120 m). Mirbadaschi bringt Nachricht ins Hochlager, daß Abdul Träger zum Abbruch des Zelttes bereits engagiert hat. Wir packen alles zusammen, und Heinrich und Sepp mit den Trägern steigen mit Lasten zum Groß-See ab.
14. 8. 1964 Abtransport sämtlicher Lasten mit verteilten Rollen nach Sanglitsch. Rast auf der Wiese vor dem Ort. Sepp reitet allein zum Sanglitsch-Paß und ist spät am Abend ebenfalls in Sanglitsch.
15. 8. 1964 Um 9 Uhr Abmarsch in Sanglitsch mit Pferden und Eseln. Spät abends um 19.30 Uhr müde und durchnäßt in Zebak.
16. 8. 1964 Restauration in Zebak und Packen der Sachen für das Degoll-Tal. Unterhaltung mit der japanischen Expedition.
17. 8. 1964 Wir erreichen Degoll (2680 m) und übernachteten vor dem Ortseingang.
18. 8. 1964 Weitermarsch bis Talgabelung. Errichten des Hauptlagers im Miondeh-Auenwald.
19. 8. 1964 Hermann und Veit steigen auf zum Hochlager 1 (3200 m) mit Träger und weiter zum Hochlager 2 (3540 m).
20. 8. 1964 Hermann und Veit erreichen D 1 (5150 m) und biwakieren in 3850 m Höhe (zweite Schwemmfläche). Abdul, Peter und Sepp steigen mit Träger das Matsch-Tal hinauf und erkunden den Talschluß. Errichten eines Lagers in 3530 m Höhe.
21. 8. 1964 Hermann und Veit erreichen das Hochlager. Abdul, Peter und Sepp steigen zum D 3 (4880 m) Koh-i-Matsch (Matschhorn).
22. 8. 1964 Hochlager im Matsch-Tal wird abgebrochen. Veit und Hermann ersteigen den D 5 (5300 m) und biwakieren auf dem Gipfel.
23. 8. 1964 Veit und Hermann steigen zum Hochlager 1 ab.
24. 8. 1964 Veit und Hermann kommen zum Hauptlager. Fischfangen durch Umleiten des Baches. Heinrich und Sepp steigen mit Träger zum Hochlager 1 auf.
25. 8. 1964 Heinrich und Sepp ersteigen den Vorgipfel des Koh-i-Agram D 4 (4980 m) und erreichen am Abend wieder das Hochlager 1.
26. 8. 1964 Abbruch des Hauptlagers, um Mittag in Zebak. Heinrich und Sepp kommen am Nachmittag mit den letzten zwei Pferden nach.
27. 8. 1964 Rast in Zebak, Ritt in die Umgebung, Vorbereiten der Abfahrt.
28. 8. 1964 Früh um 6 Uhr ab Zebak, nachm. in Faizabad.
29. 8. 1964 Mittags Abfahrt in Faizabad, 18.30 Uhr in Kishim (Keshem)
30. 8. 1964 Über Talaqan, Khanabad bis Doshi.
31. 8. 1964 Auf der Straße durch das Bahmian-Tal und den Schibar-Paß nach Charikar.
1. 9. 1964 6.30 Uhr in Kabul. Aufenthalt in Kabul.
bis
10. 9. 1964 4. 9. Besuch von Istalif.
Abfahrt in Kabul bis Ghazni.
11. 9. 1964 Weiterfahrt bis Kandahar.
12. 9. 1964 (Peter und Hermann fliegen in Kabul ab)
Über Ghirishk, Dilaram weiter in Richtung Herat (neue Asphaltstraße).
13. 9. 1964 vormittags Herat, Islam Qalah, Grenze Afgh./Iran, Jusufabad.
14. 9. 1964 Meshed bis vor Ghoctan.
16. 9. 1964 Gundab-i-Kabus, Überschwemmung, Aliabad.
17. 9. 1964 Gorgan, Saribabul, Beshar, Sari, Rast am Meer.
18. 9. 1964 mittags in Chalus, über Karaj nach Teheran (18.30 Uhr).
19. 9. 1964 Aufenthalt in Teheran,
bis
21. 9. 1964 Fahrzeugreparatur,
18 Uhr ab Teheran bis Qazvin.
22. 9. 1964 Hamadan, (14 Uhr) Kermanshan, (18.30 Uhr) Kosravi, Grenze Iran/Irak, zurück nach Khasarshiring, zur Polizeistation, Verlängerung des Visums.

23. 9. 1964 8 Uhr Polizei, Inhaftierung, Justizbehörde, Militärbehörde, 12.30 Uhr mit Paßverlängerung wieder zur Grenze nach Kosravi. Weiterfahrt durch irakisches Gebiet bis kurz vor Bagdad, verschiedene Militärkontrollen.
24. 9. 1964 Bagdad, Weiterfahrt über Ramadi nach Rutba (23 Uhr).
25. 9. 1964 entlang der Oil-Pipeline, jordanische Grenze/syrische Grenze, (20.30 Uhr) Damaskus.
26. 9. 1964 syrisch/libanesische Grenze, (12.30 Uhr) Beirut.
27. 9. 1964 Veit verläßt Beirut mit Schiff Richtung Port Said und Italien.
- bis
30. 9. 1964 Besuch von Beit Edine und Baalbek. Beirut, Besuch von Byblos.
1. 10. 1964 Abfahrt von Beirut, Überfahrt nach Griechenland.
2. 10. 1964 (um Mittag) Limasso auf Cypren.
3. 10. 1964 Athen (15 Uhr).
- bis
6. 10. 1964 Abfahrt von Athen, Larissa.
7. 10. 1964 jugoslawische Grenze, Skopje.
8. 10. 1964 Nic, Belgrad, Weiterfahrt.
9. 10. 1964 Zagreb (7.00 Uhr), Autoreparaturen.
10. 10. 1964 (12 Uhr) ab Zagreb, Maribor, Grenze Jugoslawien/Österreich, Graz.
11. 10. 1964 Graz (Achsenbruch) Reparatur am Vormittag, um Mittag weiter nach Lietzen, Bad Ischl, Salzburg Grenze Österreich/Deutschland bis Fresdorf.
12. 10. 1964
- und München;
13. 10. 1964 ab 17.30 Uhr, Aichen.
14. 10. 1964 Hilpertsau, Herborn.
15. 10. 1964 Hamburg an.



Die Zeichnungen auf Seite 29 und 30 veranschaulichen die täglich mit den Fahrzeugen zurückgelegten Wegstrecken. Ein Vergleich mit der Anreise des Jahres 1961 zeigt, daß immerhin im Jahre 1964 täglich über 50 km mehr zurückgelegt werden konnten. Dies ist auf den zweifellos verbesserten Straßenzustand auf der Gesamtstrecke und auf die Taktik des Frühaufstehens zurückzuführen. Daß in Afghanistan, d.h. von Kabul bis Zebak am Tage nur 150 km im Mittel gefahren wurden, läßt sich aus dem weniger guten Straßenzustand und aus den öfteren Aufenthalten erklären.



Die Anreise auf bekannten Wegen

München, die Stadt der „alpinen Konzentration“, ist Treffpunkt und letzte Einkaufsstätte für Ausrüstungsgegenstände, Nahrungsmittel und was sonst an notwendigen Dingen für uns erforderlich erscheint. Hier treffen wir noch am Abend des 11. 6. die Gebrüder Steiner und legen den Plan für den nächsten Tag fest. Es gibt am 12. 6. sehr viel zu tun. So können wir erst gegen 19.30 Uhr die Stadt an der Isar in Richtung Balkan verlassen. Das Abreisen soll doch sein, um in Gang zu kommen; denn: „aller Anfang ist schwer“.

13. 6. 1964

Hinter dem Chiemsee suchen wir einen geeigneten Platz zum Magazinern. Die einzelnen Gepäckstücke: Säcke, Pakete und was sich in den Fahrzeugen befindet, werden herausgepackt, mit einer Schnellwaage das Einzelgewicht ermittelt. Es gilt, auf die beiden Fahrzeuge die Frachten so zu verteilen, daß sich in jedem etwa dieselben Dinge befinden und sich auch etwa gleiches Gesamtgewicht ergibt. Eine solche Lagerarbeit braucht ihre Zeit. Wir beobachten, wie der Parkwächter unseren weit ausgebreiteten Sachen und den Fahrzeugen zunehmend mißbilligende Blicke opfert.

Am Nachmittag besuchten wir Herrn Dr. Adolf Diemberger in Salzburg, bei dem wir uns zuvor schon angemeldet haben. Meine Stimmung ist indessen sehr gedämpft, weil ich beim Umpacken festgestellt habe, daß einige Grenzpapiere für Jugoslawien nicht mitgekommen sind. Ein Telefongespräch nach Hause brachte etwas Erleichterung. Die Visa sollen per Eilpost nach Salzburg gehen zum Abholen bei der Post. In Unkenntnis der postalischen Verhältnisse von Salzburg habe ich vergessen, ein bestimmtes Postamt der Stadt anzugeben. Mit Hilfe von Freund Dr. Diemberger fragen wir laufend die verschiedenen Postämter nach dem Eilbrief ab. So bekamen wir im Laufe der Zeit guten Überblick über die einzelnen Züge. Als letzte Möglichkeit war noch offen ein Zug, der gegen 18 Uhr in Salzburg eintreffen sollte. Wir mußten mit allen Mitteln verhindern, daß der Brief sich totläuft; denn am Sonntag konnten wir nichts unternehmen, und wir hätten unverrichteter Dinge ein Wochenende in Salzburg wegen dieses lästigen Briefes zubringen müssen. So sind wir Herrn Dr. Diemberger für seinen Spürsinn dankbar, mit uns auf die Briefverteilerstelle zu gehen und mit Charme unsere Misere vorzutragen. Große Freude herrscht nun darüber, hier tatsächlich den Brief ausgehändigt zu bekommen.

So haben wir die Möglichkeit, noch am Abend, mit allem Notwendigen versehen, der Mozart-Stadt in Richtung Bischofshofen Lebewohl zu sagen.

14. 6. 1964

Der Morgen läßt sich erfrischend kühl an. Wir können die Heizung der Fahrzeuge auf ihre Brauchbarkeit hin erproben. Unsere schwerbeladenen Gefährten müssen als Test für ihre Leistungsfähigkeit den 26 %igen Wurzenpaß ersteigen. Sie schaffen diese Klippe gerade noch und beweisen so, daß sie einigermaßen bergsteigefreudig sind. Nun ist die Fahrt frei über Laibach zur jugoslawischen Save-Ebene. Und noch am Abend erreichen wir Zagreb, die Provinzhauptstadt jenseits des Alpenkammes.

15./16. 6. 1964

Auf den guten Straßen Jugoslawiens — mit einer Einschränkung an der Grenze nach Bulgarien — und weiter bis Sofia, der bulgarischen Hauptstadt, gönnen wir uns kaum eine Pause. Da es gerade hier Mittag ist, so wollen wir doch eine kleine Rast in Sofia einlegen, um etwas von dem Leben der Stadt mitzubekommen. In einem Gasthaus können wir uns mit der Bevölkerung und dem heimischen Essen vertraut machen. Die scharf gewürzten Salate und Reis stellen eine Vorahnung für die Tafel des Orients dar. In der Mittagsstunde schlendern wir durch die City und lernen so auch einige wichtige, repräsentative Bauten des neuen Staatsgebildes kennen. Es drängen sich die Parlaments- und Ministeriengebäude auf, Banken und ein großes Kaufhaus.

Hiermit ist für uns Transitreisende schon fast alles erschöpft. So sehr es einem Besucher in Bulgarien gefallen kann und so sehr sich Bulgarien auch Mühe gibt, zur Förderung des Fremdenverkehrs etwas zu tun, so sollten wir doch noch eine kleine Enttäuschung beim Grenzübertritt zur Türkei hinnehmen müssen. Die eigentliche Abfertigung geht flott vonstatten; nur Geld in bulgarischer Währung will man uns nicht mehr belassen, obwohl die ADAC-Information anders lautet. Wir sind nicht darauf aus, das Geld zu entführen, aber eintauschen in eine Währung, wie etwa die türkische, die wir notwendig brauchen, will man auch nicht. Vielmehr deutet der Zöllner darauf hin, daß wir etwas dafür kaufen sollen, und zeigt auf Dinge in einem Schaukasten, an denen wir nicht sonderlich interessiert sind: Zigaretten und Souvenirs von geringem Wert.

So entschließen wir uns gezwungenermaßen, eine Mittagspause schon am späten Vormittag im Grenzrestaurant einzulegen. Wir sehen darin den einzigen befriedigenden Ausgleich. Das Essen ist preiswert und schmeckt uns recht gut.

Oben: Beim Gespräch mit dem Chronisten des Hindukusch Dr. Diemberger, Salzburg.
Unten: Der Wurzenpaß stellt unsere Fahrzeuge auf die Probe, ob sie bergsteigefreudig sind.







Auf türkischer Seite geht der Grenzübertritt ebenso rasch und dieses Mal ohne Erledigung von umständlichen Formalitäten vor sich. Über Erwarten schnell bieten sich die Straßen an. Seit 1961 wurden neue Fahrbahnen gebaut. Die zuständigen Stellen bemühen sich laufend, entstehende Schäden sofort auszubessern und die Fahrbahnen zu verbreitern. Das blaue Meer lockt auch dieses Mal. So fahren wir hinunter zum Strand und lassen den Tag ausklingen in den Fluten an der Küste des Marmara-Meereres, bevor wir den Weg nach Istanbul fortsetzen.

17. 6. 1964

Früh im Morgengrauen erreichen wir über die Einfallstraße von Westen her den mauerbewehrten Teil der Stadttore von Istanbul. Ein großer Platz für die Handelsfahrzeuge liegt noch im ersten Dämmerlicht. Müde erheben sich die Menschen zur Arbeit, noch schlaftrunken muß sie die Sonne erst wachrütteln. Da fahren wir neben die Lastwagen, die Ware auf die Märkte der großen Handelsstadt zu bringen haben. Und der Platzwächter merkt gar nicht, daß wir hier eigentlich nichts zu suchen haben. So können wir geduldet und unbeachtet uns stärken für den Gang durch die große, die einzigartige Stadt am Bosphorus.

Auch wenn wir es noch so eilig haben, es ist notwendig, dem Eingangstor zum Orient einen Tag zu widmen. Meine Erinnerungen an diese Stadt sind so tiefgehend, daß ich nicht sparen kann, meinen Freunden von dem Gesehenen vorzuschwärmen. Ohne große Kenntnis der einzelnen Straßen fahren wir kreuz und quer darauf los. Wir kommen zur alten Mauer und haben einen wunderschönen Blick über das Goldene Horn, hinüber nach Galatha. Im Dunst des Gegenlichtes liegen die Schiffe, das Häusermeer und die Türme, die aus dem grauen Gestein herausragen. Natürlich können wir nicht umhin, die Moscheen, die Hagia Sofia, die Zisterne und all die interessanten Bauten der vergangenen Kulturepoche zu besuchen. Angetan sind wir auch diesmal von dem turbulenten Leben im Bereich der Galatha-Brücke. Genießend nehmen wir das farbenfreudige Bild der Werften in uns auf. Vom Wasser aus sieht man noch wuchtiger die Hügel, welche von den Minarets der Moscheen gekrönt sind. Und in den Gassen und Gängen des Bazar-Viertels tritt uns ein ungewohntes Treiben entgegen. Hier sind wir wirklich im Orient. Wer könnte diesem Angebot an Lebendigem widerstehen? Und so bleibt es immer wieder ein Erlebnis, hier für Stunden alles

An den Straßen und deren Zustand wird im Orient insbesondere in der Türkei tüchtig gearbeitet. Neue Trassen werden angelegt und die vorhandenen bei günstiger Wegführung verbreitert.

zu vergessen, was sonst an den Alltagsmenschen belastend herantritt. Nicht nur Stunden, Tage und Wochen hätte man zu tun, um alles auszuschöpfen, was sich dem erstaunten Auge freimütig bietet.

Hoch über einem schönen Gewässer, etwa 25 km hinter Ismit, geht der Tag für uns zur Neige. Auf einem öden und wohl nicht mehr benutzten Weg fahren wir von der Hauptstraße ab. Er krönt das Steilufer des langgezogenen, blauen Sees. Hier finden wir einen Lagerplatz, so recht nach unserer Art. Heinrich und ich erkunden im Dämmern die Gegend und klettern über den steilen Hang hinunter zum Wasser. Das saubere, klare Naß ladet zum Bade. Nach dem Besuch von Istanbul und dem Staub des Tages ist es eine Freude, sich hier erfrischen zu können. Die Brüder Steiner und Peter beschäftigen sich plangemäß mit dem Abendbrot und treffen die Vorbereitungen für die morgige Fahrt. Wir wollen noch am Vormittag Ankara erreichen, um alle Formalitäten erledigen zu können. Veit und Hermann schlafen ganz entgegen ihrer bisherigen Art im Wagen. Dafür legen sich Heinrich und Peter ins Freie. Die beiden wollen in der Frühe bis Ankara fahren; so können die Brüder ungeweckt im Wagen weiterschlafen.

18. 6. 1964

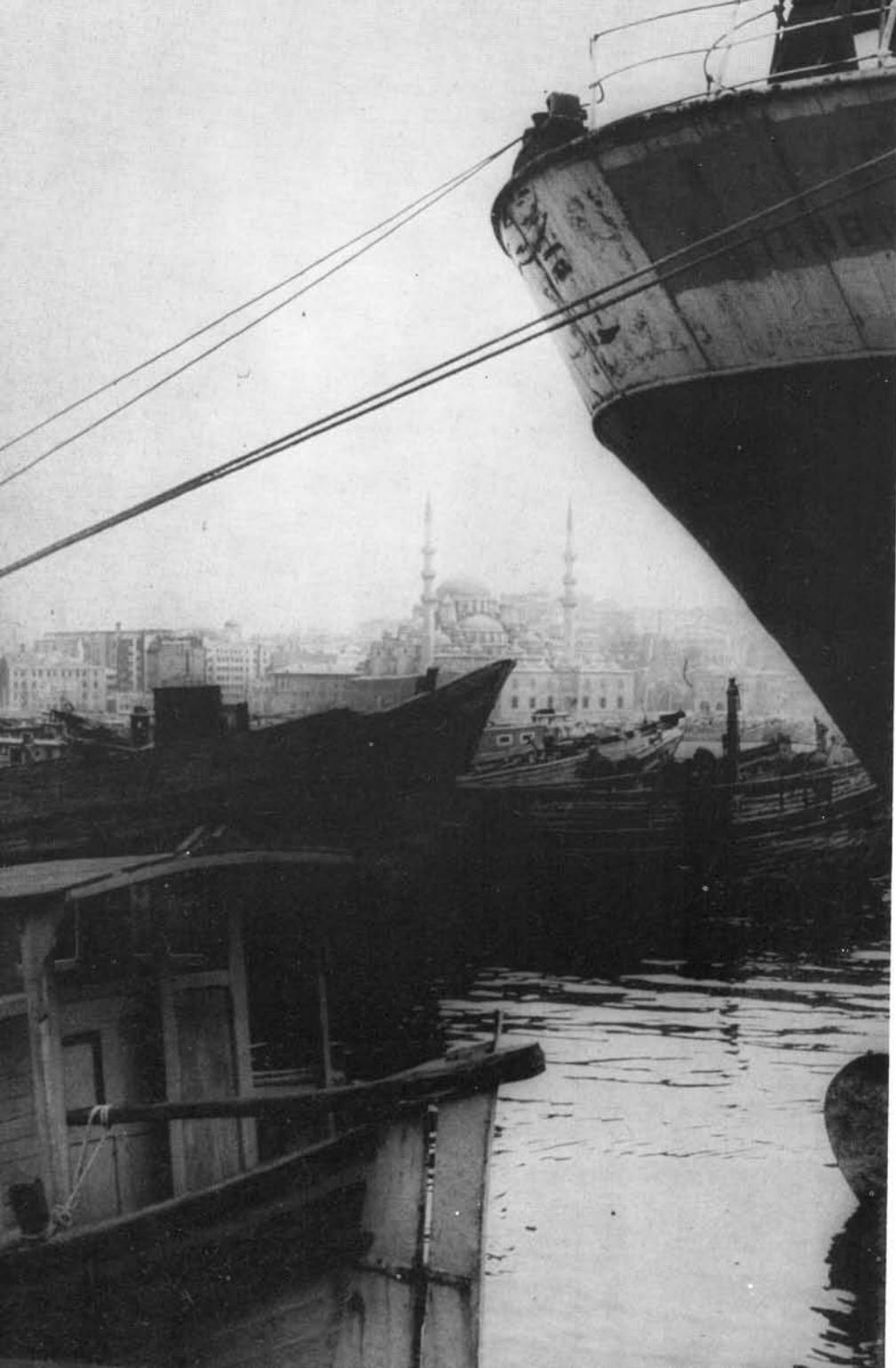
Aufgrund der Erfahrungen des Jahres 1961 habe ich den Plan wirklichen können, bereits beim Morgengrauen mit den Fahrzeugen zu starten. Wir wechseln uns im Fahren laufend ab, so daß jeder einmal früh aufstehen muß. Wer nicht dran ist, der kann im Wagen weiterschlafen. Die Straßen im ersten Teil der Türkei sind bis auf einige Teile bestens ausgebaut und geteert. Da macht es Spaß zu fahren; auch die Männer im Schlafsack haben noch erholsame Stunden.

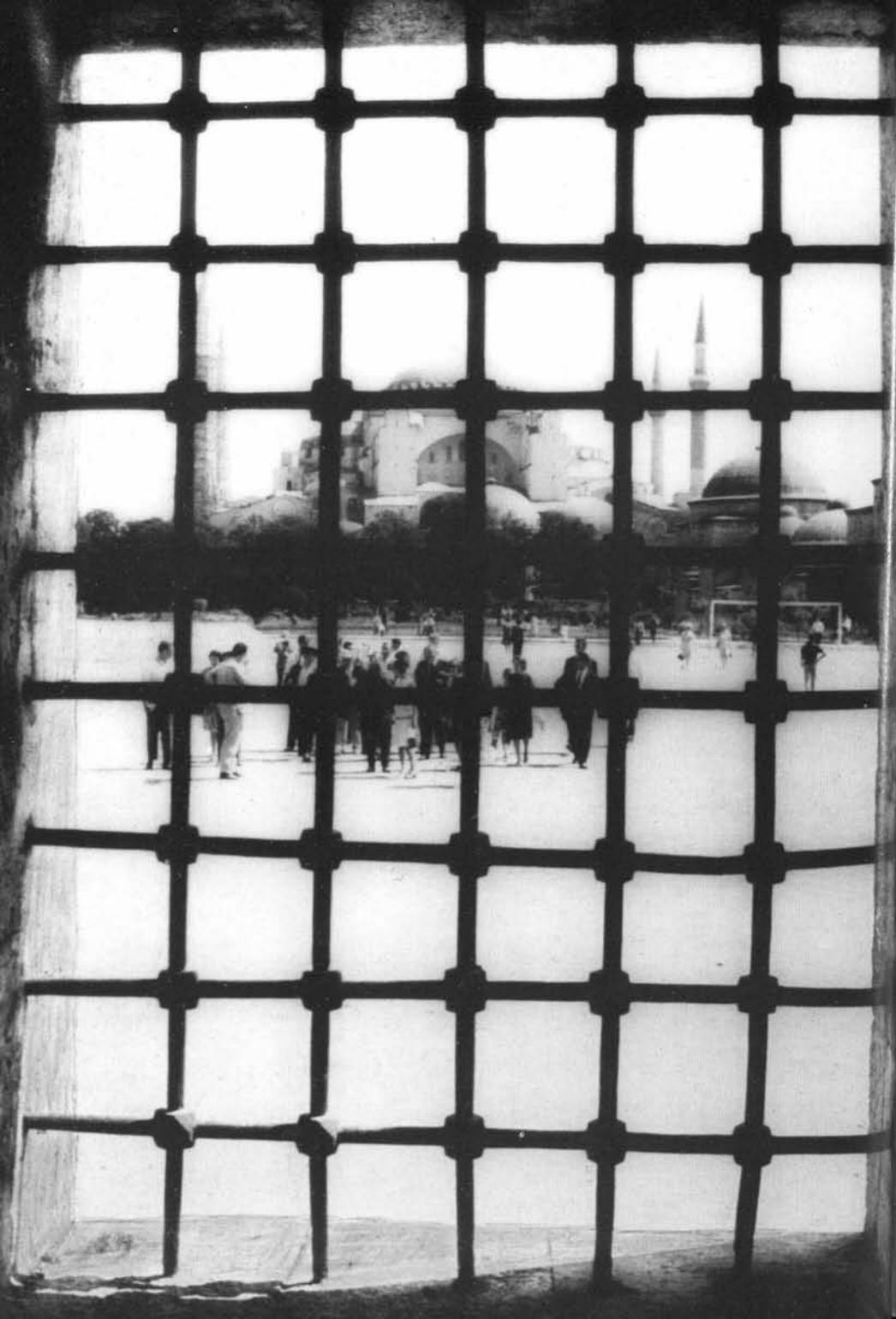
Durch das gebirgige Land zieht die Straße die begrünten und bewaldeten Flußtäler hinauf. In kurzen Abständen kommen wir zu Tankstellen, ganz anders als im Jahre 1961. Peter, neben dem ich am Morgen fahre, meint: „wie in Europa“. In der Hauptsache begegnen uns Lastfahrzeuge und Omnibusse, die den Verkehr zwischen den einzelnen Ortschaften sicherstellen.

Nebel behindert lange die Sicht. Erst hinter Gerede klart es auf. Da haben die Schläfer nicht viel verpaßt. Bis auf einige kurze Strecken ist die Transit-Straße jetzt bestens ausgebaut und geteert. Es ist eine Lust, stolze Kilometer zu fahren und ist viel einfacher als vor drei Jahren. Vor Ankara befinden sich Pässe von stattlicher Höhe. Vor einiger Zeit muß es hier tüchtig geregnet haben; darauf deuten die frischen Verschlammungen auf und neben der Straße hin.

*Istanbul: Im Morgengrauen erreichen wir die Burgtore der Stadt (Bild oben).
Immer wieder fasziniert das geschäftige Leben in den Straßen der Stadt (Bild unten)*







19.—21. 6. 1964

Einige Stunden gönnen wir der Hauptstadt Ankara. Wir müssen die Deutsche Botschaft aufsuchen, um nach Briefen aus der Heimat zu fragen und Post nach Hause zu senden. Außerdem wollen die Fahrzeuge versorgt sein.

Gegen 15 Uhr verlassen wir Ankara in Richtung Konja. Ein kurzes Stück Autobahn weist uns den Weg. Diese leitet über zu einer zweispurigen guten Straße mit Asphaltdecke, vorbei an dem See von Gölbasu, wo wir 1961 übernachtet haben. Alles hat sich durch den Ausbau der Straßen verändert. Man sieht, es wird offensichtlich viel zur Förderung des Kraftverkehrs getan. Vielleicht sind auch höhere Interessen an dem Ausbau eines guten Straßennetzes vorhanden.

Unsere zügige Fahrt gen Osten erleidet eine unvermittelte Unterbrechung. Unwetter hat die Straße an zwei Stellen überschwemmt. Der Fluß ließ mit seinen Schlammmassen einen Teil der Straße laststäblich wie ein Zauberer verschwinden. Entgegenkommende Lastfahrzeuge weisen uns durch ihr Beispiel die mögliche Durchfahrt. So schaffen wir mit etwas Bangen doch gut diesen Teil hinüber zum festen Weiterweg.

Lange Zeit können wir uns eines störungslosen Fahrens erfreuen. Je weiter wir nach Osten kommen, um so mehr Hindernisse schleichen sich ein. Hinter Zara will es plötzlich nicht mehr weitergehen. Neubauten an der Straße und Umleitungen, Überschwemmungen durch Unwetter halten uns für viele Stunden auf. Wie schön wäre es, hier einen Vorspann durch einen hochbeinigen Laster zu haben. Doch wir sind selbst tüchtige, versierte Fahrer. Und Hermann erweist sich als wahrer Meister hier in diesem garstigen Gelände.

Haben wir im Jahre 1961 in diesem Teilstück — und auch im Iran — bereits beachtliche Hochsommer-Temperaturen durchstehen müssen, so finden wir in diesem Jahr das Gegenteil vor. Veit frühstückt im Schlafsack, weil es ihm zu kalt ist. Auch die anderen ziehen Trainingsanzüge und Wollsachen über. Meine Vorhersage, daß wir in Gebiete mit ungewöhnlich hochsommerlichen Temperaturen kommen, bricht jäh zusammen. Die Tatsachen des Jahres 1961 imponieren meinen Kameraden wenig.

Istanbul; Ein wimmelnder Haufen geschäftiger Menschen, voll Lärm und Farben (Bilder Seiten 40 und 41)

Istanbul: Das Tor zum Orient, voller Geheimnisse, manches hinter Gittern. Blick zur Hagia Sofia.

Der große Ararat zieht auch diesmal wieder unsere Blicke an. Es ist doch ein imponierender Berg mit seinen 5165 Höhenmetern. Was ich schon auf der Deutschen Botschaft in Ankara erfuhr, bestätigt mir hier der Transportoffizier einer Grenztruppe: Dieser Berg darf nur mit besonderer Genehmigung bestiegen werden. Das ist schade; denn wir hätten gern eine kleine Trainingspause eingelegt. Der Gipfel des großen Berges ist in Wolken gehüllt, und nur gelegentlich läßt er seine reinen, weißen Flächen in der Sonne leuchten. Es muß in den letzten Tagen viele Niederschläge gegeben und über 4000 m tüchtig geschneit haben!

22. 6. 1964

Wieder stehen wir in dem großen, gemeinsamen Hof auf der Grenze der Türkei und Iran-Hindudu. Der Staatenwechsel bereitet uns keine sonderlichen Schwierigkeiten. Es läuft auch hier alles reibungsloser ab als vor 3 Jahren. Mit unseren englischen Sprachkenntnissen geht das Erledigen der Formalitäten glatt vonstatten.

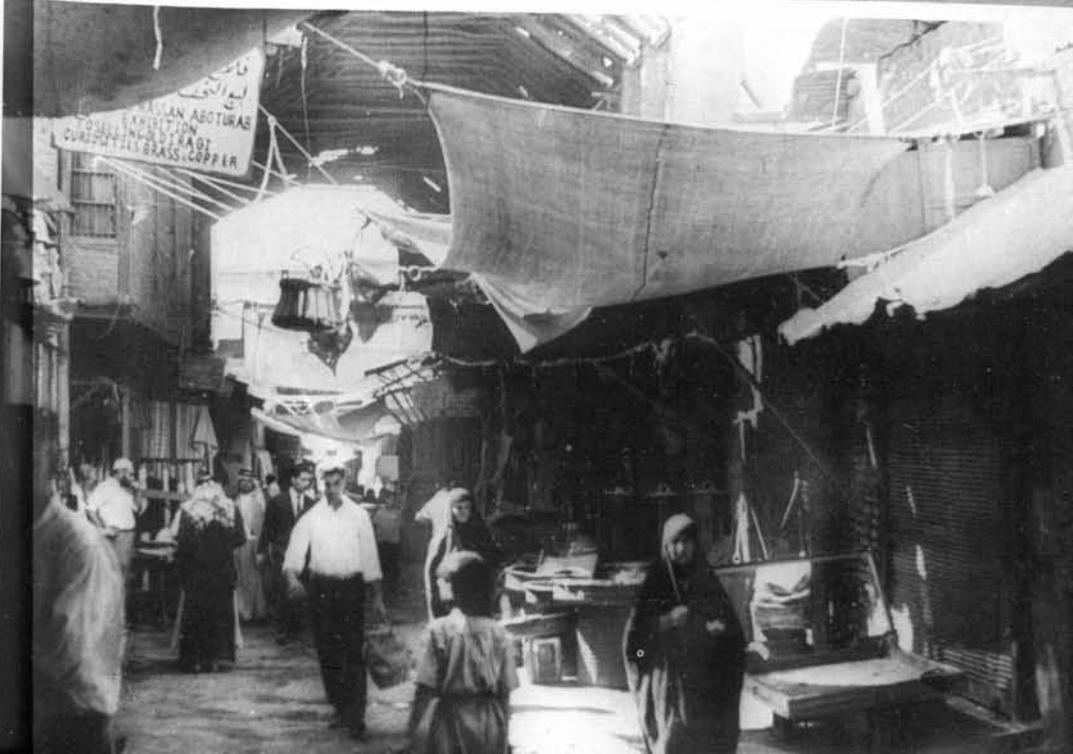
Regen über Regen und in Verbindung damit eine merkliche Kühle begleiten uns nun in den Tälern und über die Pässe auf dem Wege nach Khoy. Diese markante Stadt im Westen des Irans erreichen wir noch am Abend.

23. 6. 1964

Marand, eine Oase im sonst sehr öden Hochland, empfängt uns mit blühenden Gärten, mit Obstbäumen und Gemüsebeeten hinter den schützenden Lehmmauern. Diese sind zum Teil schon durch den „Zahn der Zeit“ zerfallen, so daß wir in die Pracht der Gärten sehen können. Leider läßt hier die Straße, die offensichtlich noch verbessert werden soll, sehr zu wünschen übrig. Wir müssen meist im zweiten Gang die vielen Überhöhungen der Wassergräben überwinden. Zur Begrüßung versperrt uns am Stadtrand eine kleine Kamelherde den Weiterweg. Heinrich und Peter sind eifrig dabei, dieses Ereignis im Bilde festzuhalten. Der Kameltreiber geht eigens dafür in Pose und will dieses Entgegenkommen entsprechend honoriert wissen. Das ganze Manöver dauert etwas lange, so daß ich, weil ich davon nichts wußte, wieder zurückfahren muß, um festzustellen, ob die beiden einen Schaden am Auto haben.

Immer wieder hindern Schlaglöcher auf dem Weg und Umfahren von Brückchen unser eifriges Bemühen am Vorwärtskommen. Im flachen Gegenlicht erwecken die Arbeiter auf der Straße den Eindruck, als ob sie aus einem Sturzacker etwas Brauchbares bauen wollten.

Szenen in und um den Bazar in Istanbul





Ab Marand fährt im Wagen von Heinrich ein Soldat mit, der etwas englisch versteht. Er will uns Lotse sein; führt unseren Konvoi durch die dunkelsten Gassen von Täbris, weil er sich in seiner Uniform nicht zeigen darf. Er versprach, uns auch weiter behilflich zu sein bei der Erledigung unserer Anliegen. Doch zuerst denkt er an den Zweck seiner Reise nach Täbris, so daß wir nicht viel Nutzen von ihm haben. Aufgrund meiner Kenntnis aus dem Jahre 1961 fragen wir uns im Bazar durch nach einer bekannten Adresse. Ein junger Schüler hatte uns seinerzeit als Dolmetscher geholfen. Wir können den Vater des Jungen sprechen und erfahren, daß sein Sohn noch in der Schule ist. Er stellt uns seinen zweiten Sohn vor, der, ebenso bereitwillig wie sein Bruder vor 3 Jahren, beim Aufsuchen der VW-Werkstatt und der Erledigung der wichtigsten Dinge behilflich ist. In Täbris lassen wir unsere Wagen inspizieren, befestigen Stoßdämpfer und flicken zwei Reifen. Der junge persische Freund will mit uns nach Teheran fahren. Pünktlich um 14.30 Uhr — wie gewünscht — verlassen wir die Stadt in Richtung Osten.

Wir fahren durch ein gebirgiges Gelände. Kurven über Kurven leiten uns hinauf zum 2200 m hohen Schäbli-Paß. Und weiter geht es so bergauf, bergab bis kurz vor Mianeh. Staub und Steine heißt für uns dieser Weg. So ist es schwer, trotz eifrigem Bemühen, das ausgemachte Ziel zur Abendzeit zu erreichen. Für 100 km angestrengte Dauerfahrt benötigen wir über drei Stunden.

24. 6. 1964

Am Nachmittag erreichen wir die Hauptstadt Teheran. Die Zeit reicht gerade noch, um uns in der VW-Werkstatt für Morgen um 7 Uhr mit beiden Wagen zur Inspektion anmelden zu können. Mit Hilfe unseres jungen Persers aus Täbris können wir auch die alten Bekannten aus dem Jahre 1961 am Telefon sprechen. Wir dürfen wiederkommen und sind freundlichst aufgenommen. Sie wohnen jetzt an anderer Stelle außerhalb der Stadt, so daß wir uns erst durch das Straßengewirr und die unbekanntesten Gebiete zurechtfinden müssen. Durch gute Beschreibung finden wir unser Ziel noch vor dem Dunkelwerden. Dank unserer Gastleute können wir die nächsten Tage so erfolgreich planen, daß wir nicht unnötig den Freitag — als Sonntag — in Teheran verträdeln müssen. Im VW-Betrieb haben die deutschen Werkstatt-Meister wieder ein verständnisvolles Ohr für uns. Wir werden zufriedenstellend betreut, können

unsere Reparaturen überwachen und wissen, daß wir alles ordentlich erledigt bekommen; gilt es doch, die Fahrzeuge für eine sehr strapaziöse Fahrt fit zu machen. Hier in Teheran gibt es darüber hinaus noch vieles Persönliche zu erledigen. Auch müssen wir unseren Proviant ergänzen.

26. 6. 1964

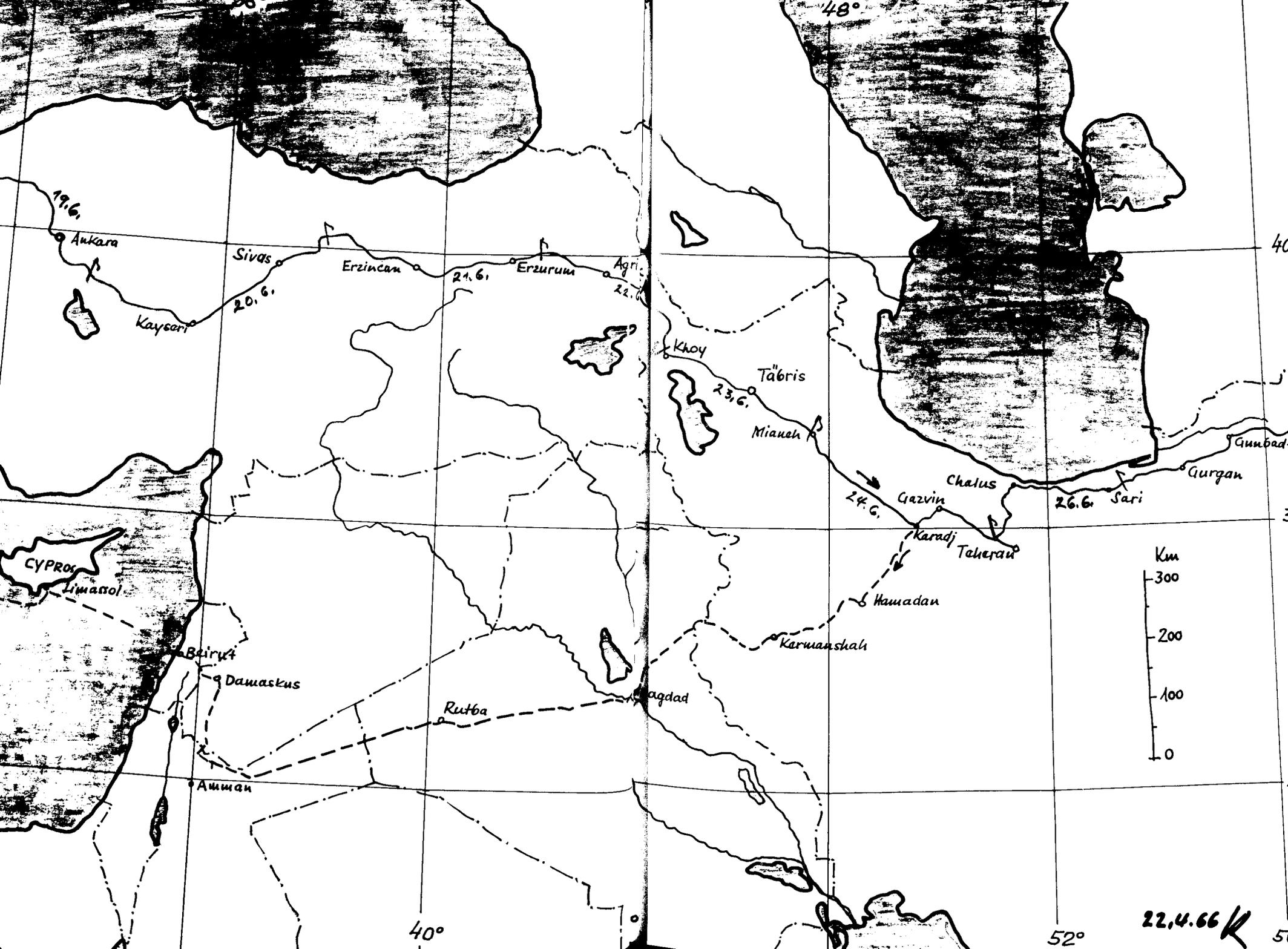
Unsere Abfahrt ist auf 8.30 Uhr festgelegt. Es wird aber doch 9.30 Uhr, bis wir starten können. Das gute Essen und Trinken in Teheran führt bei mir leider wieder zu der Teheranitis, die mich bereits im Jahre 1961 von hier ab plagte. Heute muß ich auf das Frühstück verzichten, um meinem Magen die nötige Ruhe zu gönnen. Selbst der Tee will mir nicht bekommen.

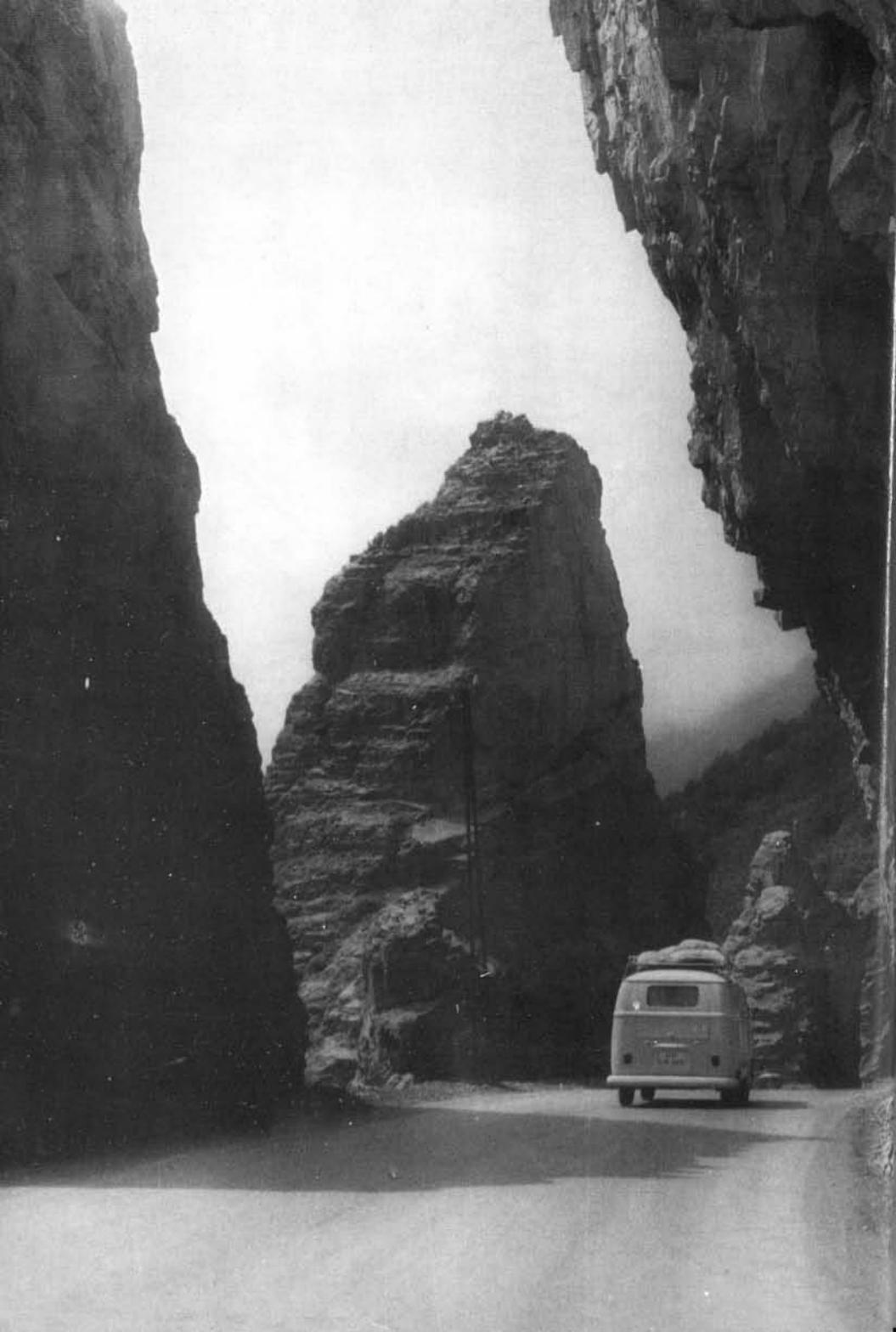
Auf Empfehlung verschiedener Experten wählen wir für den Weiterweg die neue Asphaltstraße von Karadj nach Chalus am Kaspischen Meer. Wir sind — da es Freitag ist — in Begleitung einer Vielzahl von Pkws von Teheran, deren Insassen die Kühle und das Wasser des engen Tales, das tief hineindringt in das Elbursgebirge, genießen wollen. Dieser Flußeinschnitt ist wohl die „Schlucht von Darbant“ für die oberen Zehntausend der Hauptstadt, die mit ihren Wagen sich ein gehobenes Vergnügen erlauben können. Vorbei an einem Stausee mit Motorbooten und Wasserskiläufern bringt uns die Straße durch verschiedene Tunnelabschnitte hinauf zur Höhe des Gebirges. Auf dem Kamm ändert sich unvermittelt das landschaftliche Bild. Während im Süden alles kahl, öde und staubig ist, so entsteht mit der Kammhöhe, bedingt durch die Feuchtigkeit, die der Wind vom Norden — vom Kaspischen Meer her — nach den steil ansteigenden Hängen transportiert, ein üppiger, tropenartiger Wald. Und durch die dunklen, bewaldeten Täler führt jetzt unsere Straße hinunter an das Südufer des Kaspischen Meeres mit seinem — für Persien — paradiesischen Strand.

Da die Trassen auffallend gut ausgebaut sind, so verläuft die Fahrt viel zu schnell durch dieses geeignete Stückchen Land; denn bald sind wir wieder aus dem Bereich des Seeklimas in den Osten des Irans vorgedrungen. Das Gelände wird hügelig, die Straße führt durch Taleinschnitte entlang den Ausläufern des Ost-Elburs.

*Überschwemmungen erschweren im Osten der Türkei unseren Weiterweg.
Originelle Wassermühlen.*







28. 6. 1964

Zwischen Gorgan, Bujnurd aber lichtet sich der Baumbestand immer mehr, und es geht hinaus in die sonnendurchflutete Steppe. Die Straße verläuft in einer vollendeten Schlangenlinie. Sie macht Bogen, wenn es nicht notwendig erscheint, und führt geradewegs durch Hügel, wenn diese zweckmäßigerweise umgangen werden sollten. Aber vielleicht täusche ich mich nur. Sicherlich haben sich die Straßenbauer Gedanken über die beste Routenführung gemacht. Oder folgten sie den Pfaden der Vergangenheit? In dem offenen Gelände ist es nicht möglich, geeignete Wasserstellen für ein Picknick zu finden. So bleibt uns nur übrig, seitab im Staubigen zu lagern.

Kaum daß wir von der Straße weggefahren sind, da besucht uns auch schon ein alter Mann. Wo die Leute bloß herkommen? Plötzlich sind sie da. Man kann nirgendwo eine Behausung entdecken. Das war für mich schon ein Rätsel auf meiner ersten Fahrt zum Orient. Mit einer Zigarette und einem Stück Brot können wir uns bei dem Alten beliebt machen. Die Nacht vergeht in dieser Gegend wie so viele zuvor ohne bemerkenswerte Ereignisse. Dann folgt wieder ein Morgengrauen. Diesmal bin ich dran, aufzustehen und den Wagen zu steuern. Manchmal tue ich es sehr gern, so wie an diesem Morgen. Man ist so ganz mit sich und der großartigen Welt beschäftigt, kann seinen Gedanken nachgehen.

Der Morgen ist in der Steppe ein großer Zauberer. Was am Tage gleichförmig, dunstig, staubig und lichtundurchlässig erscheint, ist beim Sonnenaufgang formschön und farbenfreudig. Die Natur erscheint erfüllt von einem Optimismus in den neuen Tag. Alles — auch wir — schöpfen Hoffnung auf ein gutes Gelingen. Einige Esel mit leichtem Gepäck kommen uns entgegen. Gelegentlich leuchtet ein Wässerchen zu Füßen schlanker Weiden, wenn wir eine kleine Siedlung erreichen. Die Berge im Hintergrund geben dem Bild einen in weite Ferne gestaffelten, phantastischen Abschluß. Es ist wahrlich ein Erlebnis, zu früher Stunde am Lenkrad zu sitzen. Doch nicht lange dauert dieser Zauber, kaum eine halbe Stunde. Wenn die Sonne über den Zacken der Kuppen steht, dann bildet sich wieder jene Gleichförmigkeit aus, dann verblassen Formen und Farben, wie sie der Steppe und Wüste eigen sind, durch die wir wieder stundenlang bis in den Abend hinein fahren.

Die Straße nach Chalus am Kaspischen Meer wurde buchstäblich durch das Gebirge gehobelt.

29. 6. 1964

Meshed, der Wallfahrtsort der Schiiten — neben Mekka wohl der bedeutendste Platz für die gläubigen Anhänger Mohammeds und Alis liegt hinter uns. Wir haben auch diesmal wieder eine Runde um den großen Platz mit der gewaltigen Moschee gemacht und konnten Leben und Treiben und die eigenartige Atmosphäre dieses Heiligtums bewundern. Aber auch Seitenstraßen sind wir in Meshed gefahren, dorthin, wo es seine Schwierigkeiten hat, mit dem Fahrzeug durchzukommen. Stets in Erinnerung bleiben wird mir das Bild einer Familie auf dem Dach eines zweistöckigen Hauses. Die vier Frauen des Hausherrn mit einer Kinderschar vergnügten sich vor den Augen der Öffentlichkeit. Es quirlte im wahrsten Sinne des Wortes durcheinander, so daß man nicht mehr feststellen konnte, wer zu wem gehört. Zwei Frauen streiten sich um ein Kind, so als ob noch nicht entschieden wäre, wer die richtige Mutter des jungen Erdenbürgers ist. Dabei wurde wenig Rücksicht auf Kleidung und Haare genommen. Diese Szene kommt mir umso verwunderlicher vor, als es doch im Orient dem Fremden streng verwehrt ist, Einblick in den Kreis einer Familie zu nehmen.

Meshed macht als internationale Stadt — Gläubigen und Freigeistern — alle Ehre. Immer wenn wir anhalten, werden wir umringt von einer Schar Menschen jeden Alters. Es kommt nicht selten vor, daß wir mit deutschen Lauten angesprochen werden. So zeigt sich ein jüngerer Mann sehr interessiert an uns, ist gleich hilfsbereit und bietet uns seine Dienste an. Er lotst uns durch die verschiedenen Winkel der Stadt. Schließlich werden wir von ihm noch zum Tee eingeladen. Dabei geht unser Erscheinen im Bereich seiner Häuslichkeit viel behutsamer vor sich als in dem Beispiel der streitenden Familie. Wir müssen vor der Haustür warten, bis der Herr des Hauses alle erwachsenen weiblichen Wesen „sichergestellt“ hat. Erst dann werden wir im Vorhof über der mehrstufigen Steintreppe, dem kühnsten Teil des Hauses, empfangen. Der Vater unseres Gastgebers begrüßt uns und gibt seiner Freude Ausdruck, so hohe ausländische Gäste in seinem Hause zu haben.

Sicherlich hätten wir noch lange in Meshed verweilen und manches mehr erleben können, doch unser Weg heißt Afghanistan, Kabul und Hindukusch. Wir haben nur noch die Absicht, vor der Abfahrt von Meshed den deutschen Konsul aufzusuchen, um uns über den Zustand des Weges nach Kabul zu erkundigen, und um Neues über Deutschland in Erfahrung zu bringen. Leider ist der Konsul nicht

*Lehmmauern schützen die Anwesen gegen Wind und Sandsturm, und gegen neugierige Blicke. Aus Lehm bestehen die Häuser und die eigenartigen Kuppelbauten.
Unten: Als wichtigstes „Transportfahrzeug“ für Güter aller Art ist immer noch der Esel anzusehen.*





mehr in seinem früheren Hause bei der Textilfabrik. Nach langem Suchen finden wir seine uns beschriebene neue Behausung. Aber auch hier ist er nicht anzutreffen. Gegen Abend ziehen wir aus der Stadt in Richtung der afghanischen Grenze. Etwa 15 km außerhalb nach Verlassen des Häusermeeres überrascht uns — früher als erwünscht — die Nacht. Am Morgen müssen wir erkennen, daß wir uns verirrt haben. Es war auch zu verführerisch, der guten Asphaltstraße nach Süden zu folgen, statt hinter Meshed nach Südosten abzuzweigen. So haben wir einen Umweg von etwa 100 km in Kauf zu nehmen. Eigentlich hätten wir das früher feststellen können; denn die Vielzahl an Omnibussen, die uns begegneten und welche Pilger nach Meshed bringen, sagte, daß diese nicht aus den menschenleeren Winkeln der persisch/afghanischen Grenze kommen können.

Über den Bahndamm des Schienenweges Meshed—Teheran finden wir nun die richtige Strecke und kommen so trotz unseres Mißtuns noch gut weg. Sie ist eine Abkürzung zur Straße nach Afghanistan. Leider ist dieser Weg von wenig erfreulicher Beschaffenheit, wie uns die Staubfahnen der entgegenkommenden Lastwagen deutlich zeigen. Durch hügeliges Gelände erreichen wir die Polizeistation mit Paßkontrolle Fariman und treffen hier wieder die eigentliche Transitstraße, welcher wir direkt von Meshed aus hätten folgen sollen. Nach etwas mehr als einer Stunde ist der Knotenpunkt Turbat-i-Shaikh-Jam, wohl der wichtigste Ort und bedeutende Karawanen-Treffpunkt vor der Grenze, erreicht. Hier haben wir die Möglichkeit, unsere Fahrzeuge voll aufzutanken, um ausreichend Betriebsstoff und Wasser für den Weg bis Herat zu besitzen.

Gegen Mittag stehen wir im Polizei- und Militärstützpunkt Taiabad und damit an der Grenze auf iranischer Seite. Diesmal sollte es schneller mit der Abfertigung vonstatten gehen als im Jahre 1961. Es hat sich manches an der Postierung geändert; so sind z. B. die einzelnen Grenzfunktionen unterteilt in Personenkontrolle, Zollabfertigung und Secret-Service (vielleicht das gleiche wie Staats-sicherheitsdienst). Beim letzteren erfahren wir auch, daß wir unterlassen hätten, auf der Polizeistelle beim Betreten des Iran einen Ausweis mit Lichtbild ausstellen zu lassen. Da man uns damals nicht darauf aufmerksam gemacht hat, so dürfen wir das Versäumte nachholen, indem wir jetzt ein Lichtbild abgeben und dafür einen Stempel in unseren Ausweis bekommen. Ordnung muß sein! Dann können wir weiter.

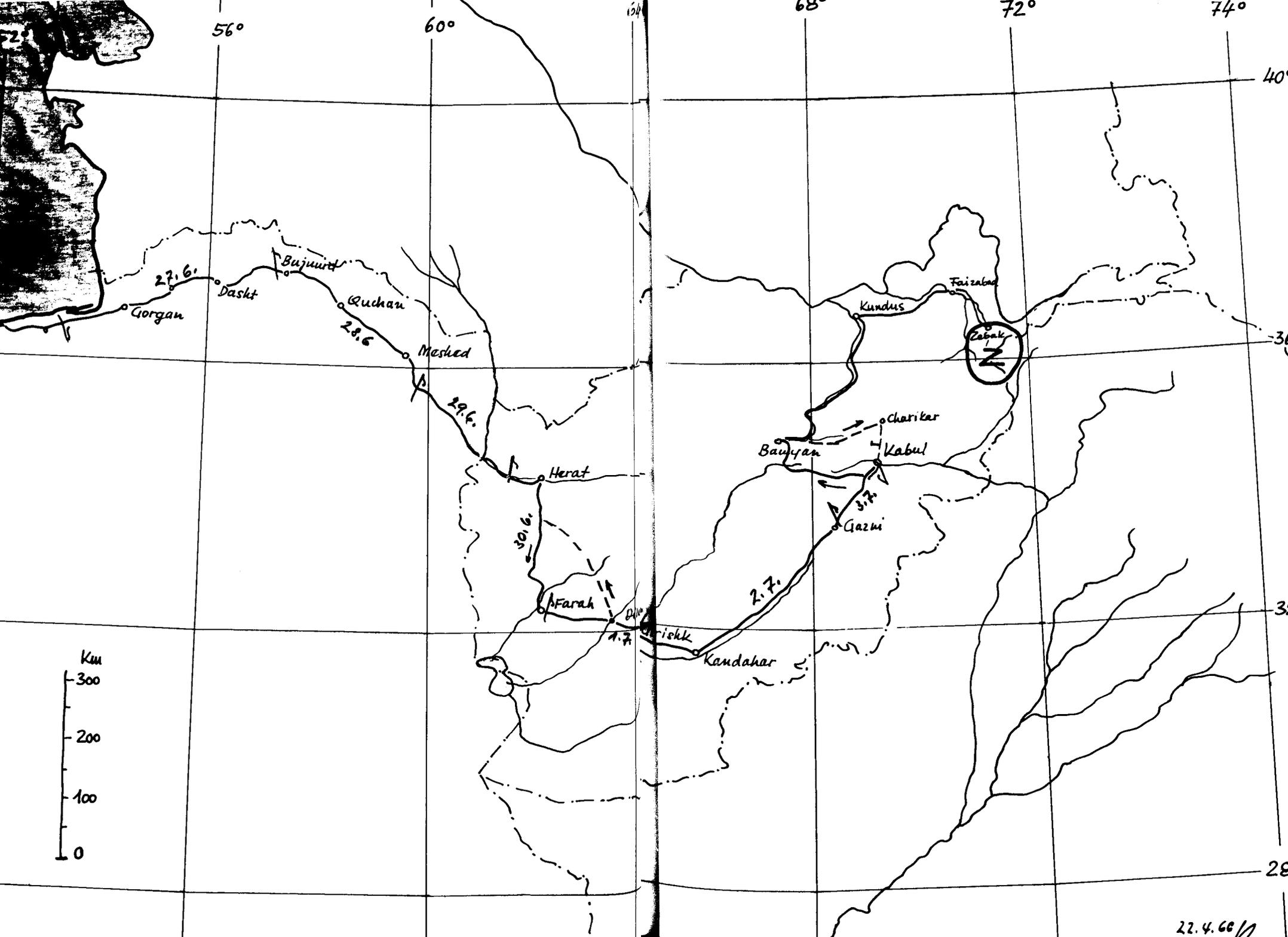
Einer Mondlandschaft gleicht das Land, durch das sich oft stundenlang das Band der Straße schlängelt. Unten: Ruinen aus gebranntem Lehm sind stumme Zeugen einer großen Vergangenheit.

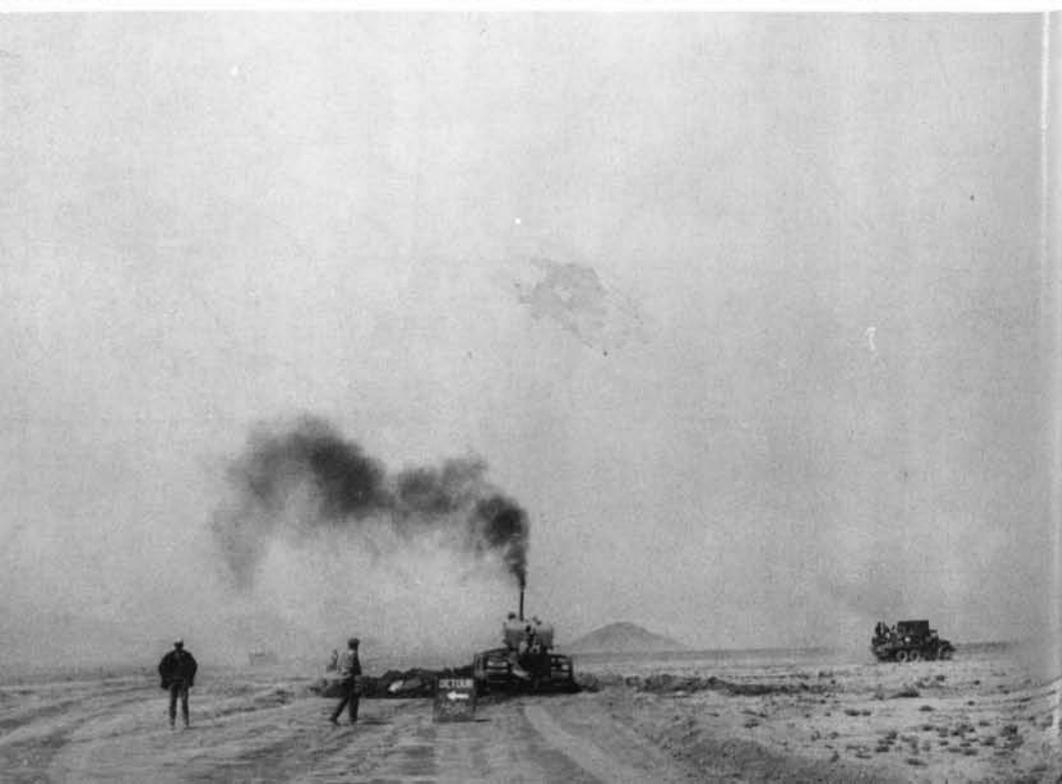
Das Niemandsland, eine etwa 32 km lange Wegstrecke bis Islam Qala, dem afghanischen Grenzposten, nimmt uns auf. Die Straße dahin ist auffallend besser geworden. Auch auf afghanischer Seite hat sich manches geändert. Für's erste hemmt unseren Weiterweg ein Schlagbaum. Auf der Suche nach den Zuständigen für diese Sperre kommen wir zu einem Haus in der Nähe der Straße. Offensichtlich ist es den Bewachern unangenehm, daß wir sie aufsuchen müssen. So strömen sie uns in Scharen entgegen, gleichsam als hätten sie einen kompletten massierten Angriff auszuführen. Einer der Uniformierten bringt uns zur Paßstelle, ein anderer zur Zoll- und Personenkontrolle. Auch hier geht das Abfertigen rasch und reibungslos vor sich. So haben wir bereits zwei Stunden nach der Abfahrt von Taiabad das offene Tor der Grenzstation passiert, und Afghanistan — unser Ziel — liegt vor uns.

Nach weiteren 20 km brauchbar guter Wegstrecke kommen wir zur großen, wuchtigen Steinbogenbrücke, die über den Hari-Rud, nahe der Ruinenstadt Tirpul, führt. Wohlweislich habe ich meinen Kameraden vorenthalten, daß hier an dieser Brücke eine Wasserstelle ist. Beim Erblicken der Tümpel um die Brückenpfeiler herum gibt es aber kein Halten für sie. Hinunter fahren wir zum Ufer und jumpen hinein. Trotz einer Temperatur von weit über 25° C bringt das Wasser eine herrliche Erfrischung. Diese ist am wirksamsten, wenn man das Wasser verläßt und durch die Windbewegung Verdunstungskühle entsteht. Doch leider hält die Erfrischung nicht sehr lange an. Dann heißt es wieder, ins Wasser gehen. Es steht uns hier eine größere Mittagspause zu; haben wir doch wichtige Aktionen, die Grenzübertritte, glücklich und in kurzer Zeit hinter uns gebracht. Es mögen drei Stunden vergangen sein, bis wir uns aufraffen können, weiterzufahren. Ob wir noch bis Herat kommen? Wohl kaum möglich! Dafür bietet dieser Weg viel zu Interessantes und läßt uns auch infolge der leidlichen Beschaffenheit nicht so forsch vorwärtstürmen, wie dies hierzu nötig wäre. Am Hang eines hügeligen Geländes windet sich die uralte Straße. Sie folgt mal mehr mal minder weit entfernt dem Flußbett des Hari-Ruts. Wie oft mag dieser Strom seine Ufer gewechselt haben? Er scheint bald nah, bald fern von uns zu versiegen in der sandigen, salzigen Ebene, die er sich selbst geschaffen hat. So ähneln sie sich doch alle, die afghanischen Flüsse. Im Frühjahr führen sie gewaltige Wassermassen, vom Gebirge kommend, in die weite Wüste im Norden, Westen und Süden des Landes. Und mit dem Strömen befördern sie unvorstellbar

Der Weg von Herat nach Farah hat unseren Fahrzeugen und uns nichts »geschenkt«.







viel gelöste Erde. Damit verbauen sie sich oft selbst ihr vorgezeichnetes Ziel und enden mal hier mal da in einem großen Salzsee oder verdunsten im weiten, tiefen Sand. Nie erreichen sie das Meer, um sich aufzulösen und zu läutern im unendlichen Wasser.

30. 6. 1964

Herat, eine der großen, alten Städte Afghanistans, Sammelpunkt hoher Kultur, von Dschingis Khan zerstört und wieder zum Leben erweckt, ist wohl noch eine der wenigen Persönlichkeiten des Landes. Doch das Bild, welches ich von dieser Stadt aus dem Jahre 1961 in Erinnerung hatte, zeigt bereits markante Veränderungen. Das Auto und mit ihm der Bau neuer Straßen entwickelt neues Leben. Dazu kommt die Tätigkeit der Russen, welche fleißig dabei sind, an den Verbindungswegen nach Norden und auch nach Süden in Richtung Farah/Kandahar zu arbeiten. Kaum hat der Tag begonnen, da fahren wir über eine neue Brücke vom Stadtzentrum nach Süden, am Airport Herat vorbei bis zum Ende der Pinienallee. Ein auffallend großer Gebäudekomplex, eine Art Karawanserei, dient als Garage für den Fahrzeugpark der Straßenbauer. Dieser Flecken hat seine Bedeutung durch eine üppige Quelle. Klares Wasser, in Steinen gefaßt, sprudelt in der Mitte des Areals. Anschließend daran spendet es Leben für blühende Gärten. Die russischen Wegebauer mit ihren afghanischen Helfern beginnen mit ihrer Arbeit. Sie sind dabei, die letzten Verfeinerungen an der Asphaltstraße in Richtung Süden auszuführen. Auffallend in der Mitte der Straßenoberfläche sind ca. 30 cm hohe Höcker, sobald diese unübersichtliche Kurven in dem gebirgigen Gelände auszuführen hat. Eine einfache und radikale Methode, den Fahrer zu zwingen, seine Straßenseite beizubehalten! Hei, wie würden sich da die kurvenfreudigen Italiener freuen. Sie könnten sogar das Hupen sein lassen! Dachte ich mir oft, wenn ich mich an meine Fahrten im Mont-Blanc-Gebiet und in den Dolomiten erinnerte.

Eben diese Straße bringt uns ein schönes Stück in Richtung der Wüste weiter. Doch dann sagt uns ein Schild und eine Straßensperre in englischer Sprache: „Bitte, benutzen Sie die alte Straße“, daß das Drama von 1961 wieder beginnt. Es folgt das sicherlich miserabelste Stück der ganzen Fahrt. Zumeist heißt es, den ersten Gang benutzen. Aus ist es mit dem stolzen Kilometermachen. Die Zuständigen legten wohl aus begreiflichen Gründen nicht mehr viel Hand

In Dilaram treffen wir die Russen beim Straßenbau.

an die alten Trassen, wird es doch nur noch kurze und absehbare Zeit dauern, bis die neue Asphaltstraße nach Dilaram fertiggestellt ist. Doch was hilft uns diese Erkenntnis! Wir haben diese „Durststrecke“ durchzustehen. Und nicht nur wir, sondern auch unsere Fahrzeuge werden strapaziert und durchgerüttelt. Was nicht niet- und nagelfest ist, zeigt sich bald. Vergaser, Auspuff, Lichtmaschine, und was es da gibt an befestigten Teilen an einem Auto, bekommen die selbst erzeugten Energien zu spüren. Wir haben alle Hände voll zu tun, um unsere Fahrzeuge über diese Strecken zu bringen.

Um die Mittagsstunde erreichen wir eine Brücke und sehen von oben eine kleine Wasserfläche. Der einzige Gedanke eines jeden ist da wohl: wir versuchen, im Schatten der Brücke eine Mittagsrast einzulegen. Die Überraschung und unsere Freude sind groß. Wir treffen zwei Deutsche aus München, die sich tags zuvor in gleicher Absicht ein Schattenplätzchen suchten. Sie meinen, es sei viel zu warm zum Fahren. Man kann es den beiden nachfühlen. Teilen wir doch mit ihnen das gleiche Geschick. So trösten wir uns gegenseitig und verbringen eine abwechslungsreiche Mittagspause mit Braten der Fische, die unsere Freunde geangelt haben. Nebenbei erzählen die beiden wilde Jagdgeschichten; denn sie haben sich Gewehre mitgenommen, um, dem Recht der „freien Männer“ in Afghanistan folgend, für die Bereicherung ihrer Küche zu sorgen. Den größten Teil ihrer Fragen an mich über Land und Leute nimmt der heiße Wüstenraum ein. Sie gipfeln in der Feststellung, daß hier nur Kühlung in den Wassertümpeln das einzige Mittel gegen die Unbilden der Stunde ist. Ob das so weitergeht, wollen sie von mir wissen.

Um 16 Uhr raffen wir uns auf und arbeiten uns mühsam nach Süden. Unsere Freunde wollen die Nacht noch hier verbringen. Es ist aber auch mal wieder zu unmenschlich warm; messen wir doch eine Temperatur von 42° C im Schatten. Und alle Temperaturen, die über 37° C betragen, bringen uns im Laufe der Zeit etwas aus dem Gleichgewicht. So fahren wir bis zum Dunkelwerden, um auch noch von der Kühlung nach dem Untergang der Sonne zu profitieren. Es ist schon Nacht, als wir Farah erreichen. Hier wendet sich die Straße wieder nach Osten, entlang der „Todeswüste“ — Dasht-i-Margu und den Südausläufern des Hindukusch.

1. und 2. 7. 1964

Der Straßenbau, den die Russen übernommen haben, macht beachtliche Fortschritte. Farah wird vorerst nicht in das Netz der Asphalt-





bänder mit einbezogen, wie wir in Dilaram feststellen können. So müssen wir uns noch von der wichtigen Stadt im Südwesten bis zum Beginn der neuen Bauten am Kasch-Rud mit den staubigen, steinigen Wegführungen abquälen. Sie sind als edel und schnell anzusehen, verglichen mit den Strecken, die uns vor Farah dargeboten wurden.

Schon von ferne können wir die Baufahrzeuge der Russen am Horizont aufkreuzen sehen. Beim Näherkommen werden wir überrascht von dem Bauwerk einer neuen Brücke über den fast ausgetrockneten, im Frühjahr sicher sehr mächtigen Fluß und einer zerstreut auf der südlichen Anhöhe liegenden Barackenstadt. Nicht weit von der Brücke entfernt lockt ein großer Baggersee. Wir fahren von dem Brückende hinunter zum Wasser, so wie dies sicherlich schon manche Feuchtigkeit- und Kühlesuchende vor uns getan haben. Die russischen Ingenieure und Lagerbewohner haben sich den Verhältnissen entsprechend in dieser Wüstenei komfortabel eingerichtet. Unter den spärlichen Bäumen am Fluß zeugen Sportgeräte, Bälle, geflickte Schläuche und große Ballonreifen von der Freizeitgestaltung der Lagerinsassen.

Wir wollen hier mal wieder eine Rast einlegen; denn inzwischen ist es unhöflich warm geworden. Dazu benötigen wir Trinkwasser. „Vielleicht haben die Lagerleute etwas übrig für uns“! Heinrich und ich steigen hinauf zu dem uns benannten Hauptgebäude. Es dauert geraume Zeit, bis wir Kontakt aufnehmen können. Das Lager scheint ausgestorben, alles, was nicht arbeiten muß, hat sich zu einem Schläfchen im kühlen, klimatisierten Innenraum verzogen. Wir werden mit dem Lagerchef bekanntgemacht, einer resoluten, stattlichen, aber freundlich aussehenden Dame. Sie hat Verständnis für unsere Wünsche und gibt uns so viel von dem begehrten Naß haben wollen. Noch mehr: wir bekommen ein köstliches Getränk angeboten. Was es ist, läßt sich so schnell nicht identifizieren, und mit dem genannten russischen Wort können wir nichts anfangen. Es mag so etwas wie wenig vergorener Rübensirup sein, der mit entsprechender Menge Wasser verdünnt ist, also leicht süßsauer schmeckt. Vielleicht eine Art „Gose mit Schuß“. Man wird verstehen, daß diese Zugabe auch den Kameraden als eine große Überraschung erschienen ist: Wie einem Dürstenden in der Wüste ein Glas Helles — so das Werbebild der Brauereien —.

Länger als beabsichtigt, fesselte uns die Oase von Dilaram. Inzwischen kreuzten auch unsere Freunde vom Vortage auf. Das war ein Grund mehr, noch länger zu bleiben und sie in die Geheimnisse dieses Fleckchens Leben inmitten der Ungastlichkeit der „Margu“ einzuweihen. Beim Kühlerwerden des Tages regte sich unser Gewissen und stieg die Notwendigkeit weiterzufahren. „Ob wir neue Asphaltpisten benutzen können?“ Wir rechneten im Stillen damit. Unser frommer Wunsch sollte leider nur teilweise erfüllt werden. Sehr oft mußten wir von der glatten Trasse ab und daneben die staubige Baustraße benutzen, die ausgefahren war und auch keine Rücksicht auf die Geländeunebenheiten nahm.

Bis Kandahar geht es so recht abwechselnd. Mancherorts kann man auch die Wirkungen der Hilmand-Bewässerungssysteme erkennen. Aus der Wüste soll wieder fruchtbares Land werden. Sicherlich werden noch einige Jahre vergehen, bis das Werk vollendet ist, so wie sich die Planer das vorstellen.

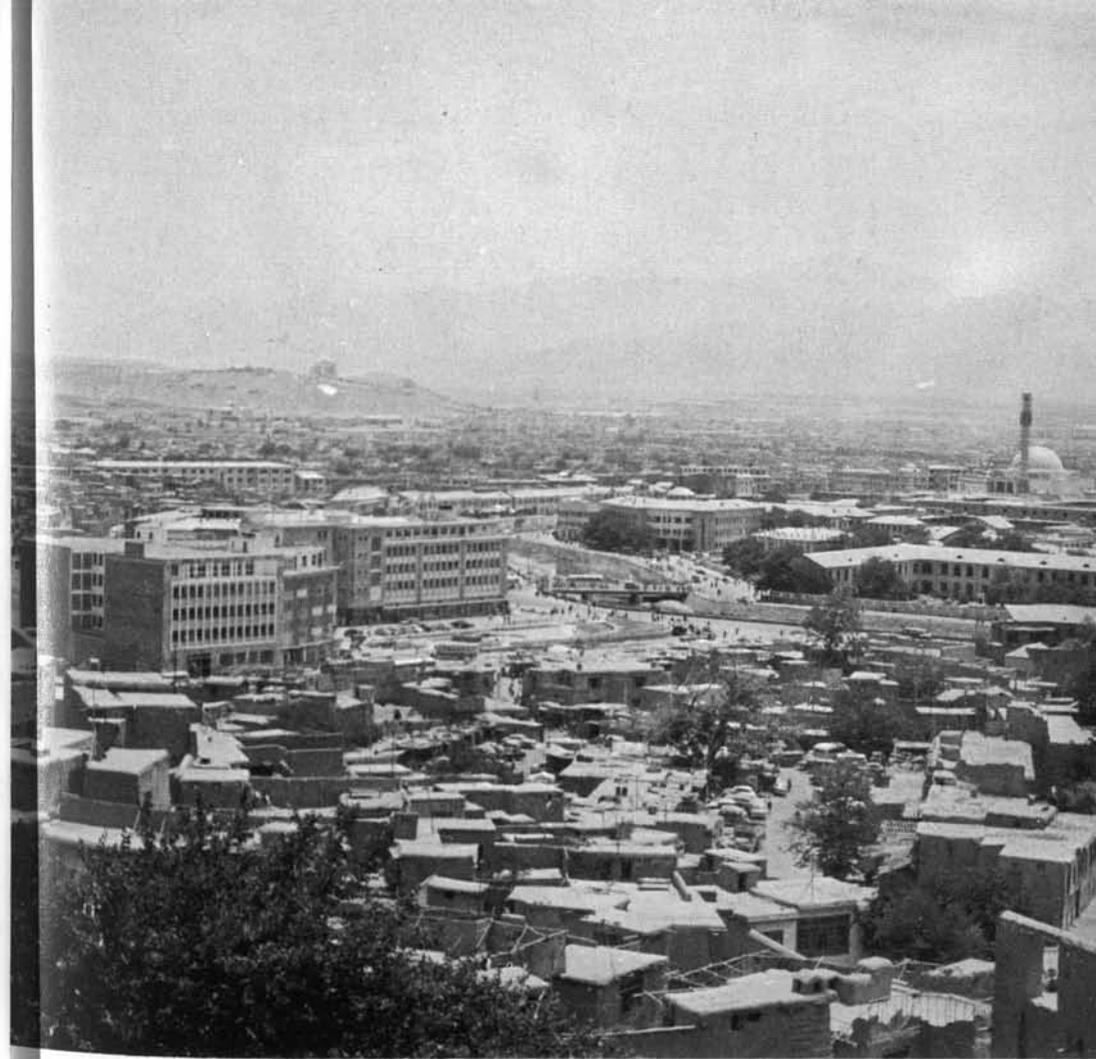
Kandahar und die Wegstrecke nach Norden in Richtung der Hauptstadt Kabul bringen uns dafür einen schönen Zeitgewinn. Wenn ich an die Tage des Jahres 1961 denke, dann muß ich sagen, daß dieses Stück damals eine große Quälerei war. Heute rasen wir im 80-km-Tempo dahin, so als ob wir in Westeuropa wären. Wenn ich dies in Worten niederschreibe, werden Späterkommende, die es lesen, sicherlich den Kopf schütteln und sagen: Von Quälerei kann keine Rede sein! Dem war aber wahrlich doch so.

Noch nicht ganz fertiggestellt sind die ca. 500 km langen Straßenabschnitte über Mukur und Ghazni, welche sich die Amerikaner zu bauen vorgenommen haben. Was wohl denkbar ist, weil Kandahar einen stattlichen, internationalen Flugplatz besitzt, der ebenfalls mit amerikanischer Hilfe in den Jahren 1960 und 1961 entstanden ist.

Mit geplanter Pünktlichkeit erreichen wir Kabul, unser vorläufiges Ziel. Der erste Gang gilt der Botschaft. Wir fahren in die Straße ein und parken vor dem Eingangstor. Und aus ist es mit meinem Fahrzeug. Gerade bis hierher hat der Batteriestrom zum Zünden des Motors gereicht. Nun hat mein Vehikel seine Schuldigkeit getan. Schon unterwegs mußte ich feststellen, daß die Lichtmaschine keinen Strom mehr lieferte. Die strapaziösen Straßen haben der ganzen Maschinerie doch so zugesetzt, vor allem das Stück vor Farah und weiter bis Kandahar, so daß es zu begreifen ist, wenn einmal etwas aussetzt.

Wir können unseren Wagen in Obhut der Botschaft lassen.

Kabul, die Hauptstadt des Landes Afghanistan.





Kabul läßt auf sich warten

Am 10. 7. 1964 (Kabul) stehen folgende Bemerkungen im Notizbuch: „Kurz vor 7 Uhr, meine Freunde schlafen noch, weil es Freitag, d. h. Sonntag in Kabul ist. Ich selbst bin schon geraume Zeit wach, und mancherlei Gedanken beschäftigen mich. Am meisten quält mich, daß noch keine Nachricht aus Hamburg eingetroffen ist. Weder auf dem Wege nach hier, noch in Kabul lag eine Bestätigung auf meine Anfragen vor, wie es zuhause geht und steht. Was mag wohl der Grund hierfür sein? So schicke ich ein Telegramm. Bevor ich keine Klarheit hierüber habe, kann ich nicht in Ruhe ins Gebirge gehen.

Am Freitag, den 3. 7. nachmittags sind wir hier angekommen und hofften, bei Echtermanns — wie auch im Jahre 1961 — absteigen zu können. Auf der Botschaft wurde mir indessen berichtet, daß Familie Echtermann ihre Wohnung gewechselt hat. Man nannte mir auch die neue Anschrift, und ein Angestellter war behilflich, das Haus mit aufzusuchen. Leider war das Haustor verschlossen und der Hausherr ausgeflogen. So blieb uns nur übrig, nach draußen, außerhalb der großräumigen Stadt Kabul zu fahren. Wir folgten der Straße in westlicher Richtung, um eine brauchbare Bleibe für die Nacht zu suchen. Lange bot sich keine Gelegenheit, von der asphaltierten Straße abzugehen. Veit steuerte, und ich assistierte ihm. Inzwischen wurde es dunkel. Wir hatten viel Mühe, gegen den Strom der Scheinwerfer, die uns entgegenkamen, anzukämpfen. Um so schwieriger war es, das Gelände nach einer Parkstelle zu sondieren, um irgendwo von der Straße wegzukommen.

Im Wagen indessen begannen die untätigen Freunde in ihrer Langeweile zu rasonieren: „Was für einen Unfug die beiden wohl wieder machen!“ Alle möglichen Böswilligkeiten wollte man uns unterschieben, und dabei hatten wir doch nur die Absicht, einen friedlichen Platz für die Nacht zu suchen. Schließlich endete unser Weg auf einer Anhöhe angesichts schneebedeckter Berge. Wir mögen wohl 30—40 km von Kabul entfernt gewesen sein. Ein Wässerchen plätscherte lustig am Lager vorbei. In der Nähe öffnete sich eine Toreinfahrt zu einem Park mit duftenden weißen Rosenbüschen. Bei der Ankunft und in der Nacht sind uns diese Schönheiten entgangen, doch am Morgen entdeckten wir mit Erstaunen die romantische Umgebung unseres Lagers. Später erfuhren wir, daß wir in der Sommerresidenz der Fürsten im Paghman-Gebirge gewesen sind.

Eine schwer beladene Lori erreicht nach strapaziöser Fahrt vom Khyber-Paß kommend die Hauptstadt Kabul.

Die Rückfahrt am frühen Morgen ging ohne Hindernisse auf der uns nun bekannten Straße vorstatten. Bereits früher als gewollt, um 5.30 Uhr, standen wir vor dem Hause der Familie Echtermann.

Auf unser Klingeln öffnete der Hauswirt, und mit schlaftrunkenen Augen staunte er die staubigen Helden der Landstraße an. Außer Herrn Echtermann lernten wir Herrn Kloppmann kennen, der einen Teil des Hauses bewohnt. Beide boten sich an, uns für die Zeit der Vorbereitungen zu helfen. Wir erhielten zwei Zimmer im Gartenhaus und haben somit die Möglichkeit, sowohl unsere Fahrzeuge hinter der großen Mauer abzustellen, als auch uns und unsere Habe für die Zeit des Wartens sicher zu wissen.

Es heißt nun, alles einzuleiten, was unser Weg ins Gebirge erforderlich macht. Besuche über Besuche bei der Deutschen Botschaft und den Sachbearbeitern unserer Anliegen folgten in den nächsten Tagen. Bei Mr. Tarzi vom Touristbüro hofften wir ebenfalls Unterstützung für unser Vorhaben zu bekommen. Wir wollten wissen, ob uns Mohamed, der Dolmetscher aus dem Jahre 1961, wieder zur Verfügung stehen kann. Dem Touristbüro, durch das wir ihn vermittelt erhielten, war die Adresse aber nicht bekannt. Mein Erinnern, daß er im Finanzministerium beschäftigt ist, reichte auch nicht aus, ihn dort ausfindig zu machen. So stehen wir vor der zusätzlichen Frage, wie wir einen geeigneten Verbindungsmann erhalten können.

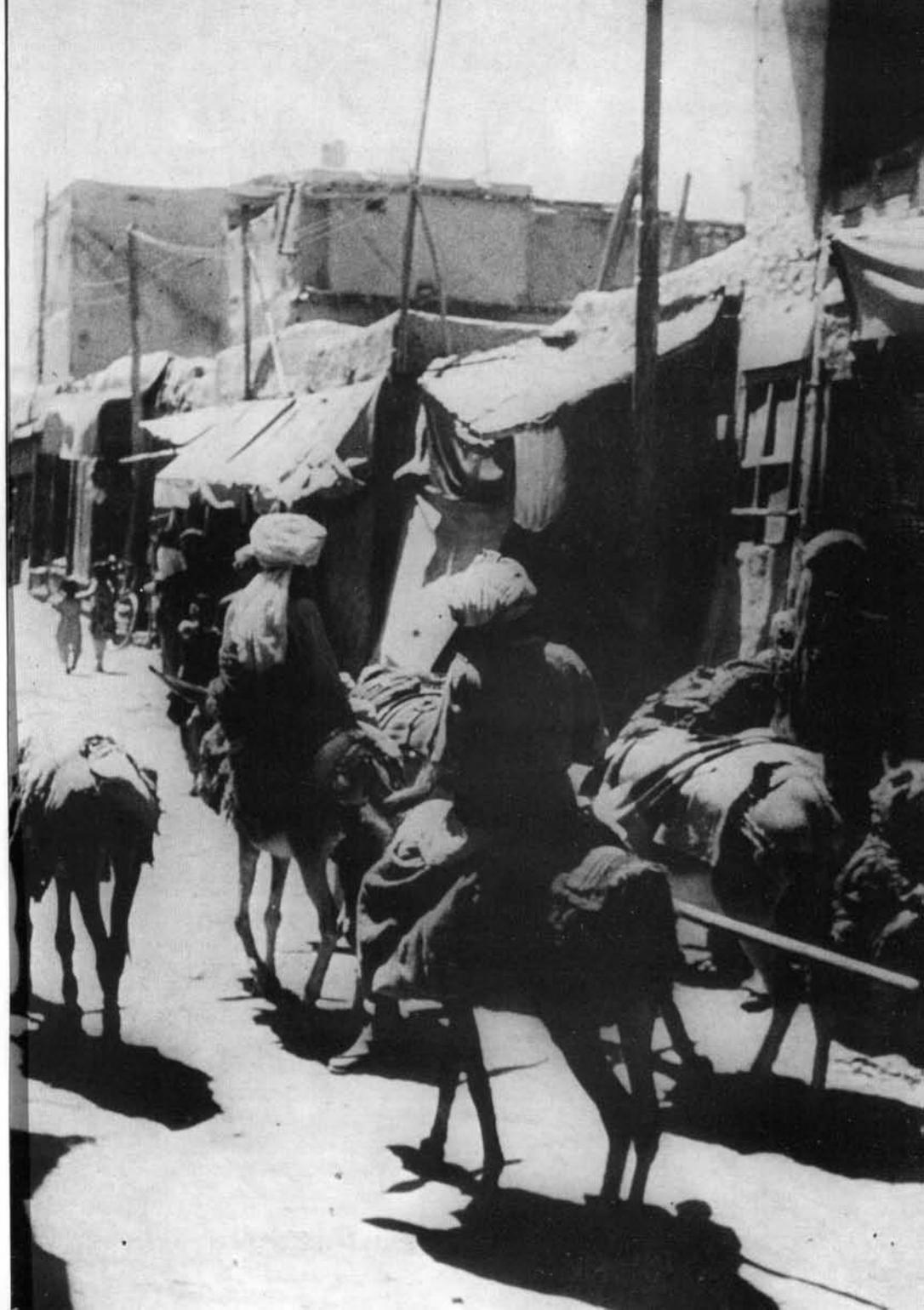
Jeder von uns hat ein Pensum an Erledigungen aufgebürdet bekommen. Peter muß unser Magazin in Ordnung bringen, alles registrieren und auf die Fahrzeuge verteilen, so daß es auch ohne allzu viel Mühe gefunden werden kann.

Hermann soll sich um die Wagen kümmern. Bei meinem ist die Batterie vollkommen leer, nur durch Anschieben war er zum Schluß noch in Gang zu bringen. Aber auch Heinrichs VW müßte von Grund auf durchleuchtet und überholt werden.

Veit soll — bedingt durch das Vorstudium zu Hause — sich mit dem Karten- und Bildmaterial im geologischen Institut beschäftigen.

Heinrich und ich wollen fürs erste die Formalitäten für den Gang ins Gebirge erledigen und uns um den mir sehr notwendig erscheinenden Dolmetscher bemühen.

Eine Bazarstraße im Herzen Kabuls



Kabul, eine einmalige Hauptstadt

Da ich im Jahre 1961 nicht dazu kam, die Hauptstadt Kabul und ihre Umgebung nach den Merkwürdigkeiten dieser doch einmaligen Residenz zu durchstreifen, so habe ich mir vorgenommen, dies nach Möglichkeit nachzuholen. So hat diese Ungewißheit hier auch ihr Gutes. In Freund Heinrich finde ich einen Bundesgenossen, der bereit ist, mit mir durch die Gassen zu den Hügeln hinaufzusteigen. Wir lernen Kabul von oben kennen.

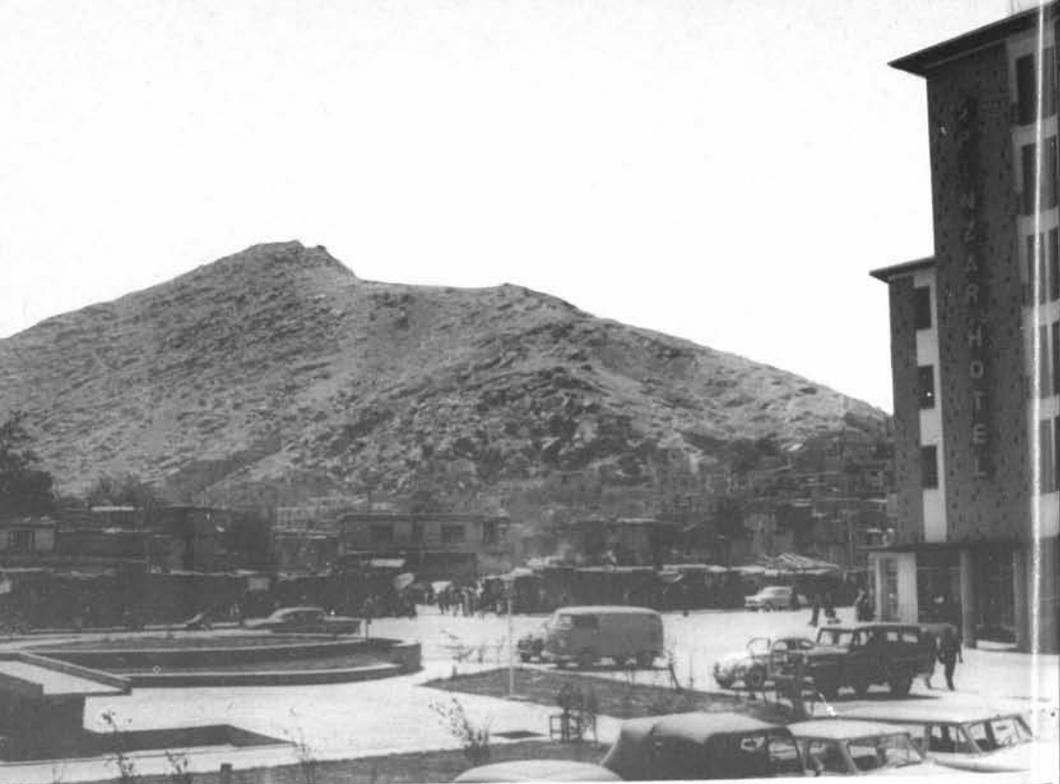
Der Kabul-Fluß, welcher der Stadt den Namen gegeben hat, und der auch gleichzeitig ihre Lebensader ist, schneidet das Häusermeer und die Landschaft in zwei gleiche Teile. Für einen, der dies nicht gesehen hat, ist es kaum vorstellbar, was alles in und an diesem Fluß geschieht. Er ist Waschplatz und Toilette in einem. Im Südwesten, am Eingang in das Stadtgebiet, sehen wir, wie in seinem Wasser Wäsche und Fahrzeuge gewaschen werden. Nicht viel später, in der Gegend der Moschee, hat man einen Stau angebracht, damit in der sommerlichen Zeit soviel Wasser sich sammelt, daß man zumindest knietief darin waten kann. Hier tummelt sich die Männlichkeit allen Alters. Man wäscht Kleidung, erfrischt sich und erledigt — wenn nötig — auch alle menschlichen Bedürfnisse. Dieses Milieu hat es Heinrich besonders angetan, und er versucht, mit seiner Filmkamera und Teleobjektiven das Einmalige zu konservieren.

Folgt man dem Fluß weiter nach Norden, so finden sich noch mehrfach Tümpel, die alle ihren besonderen Zweck erfüllen. Einer davon erscheint geeignet, die Früchte des Feldes zu säubern. Wenn ich daran denke, daß man diese später in den Restaurants der Stadt zu essen bekommt, so wundere ich mich nicht, wenn eine Kabulitis als Folge unausbleiblich ist. Doch alle diese Prozeduren sind offensichtlich im Glauben des Volkes rein und ohne Schaden. Sagt doch der Koran: „fließendes Wasser ist rein (reinigt)“.

Die eigentlichen Sehenswürdigkeiten liefert die Altstadt, welche sich an den Hängen hinaufzieht. Auf den Hügeln thront man königlich über dem alten und neuen Teil der Stadt. Doch bis man zur freien Luft über den Hängen kommt, ist eine Duftstrecke von 50 bis 100 m zu durchstehen. Hinter den Häusern befinden sich die Klosetts der Altstadt. Die Bewohner haben — über Jahrhunderte — ihren Unrat hier hinterlassen. Erst dann ist man befreit von der Enge und der Belästigung. Der Blick schweift weithin über Dächer ins gebirgige Land.

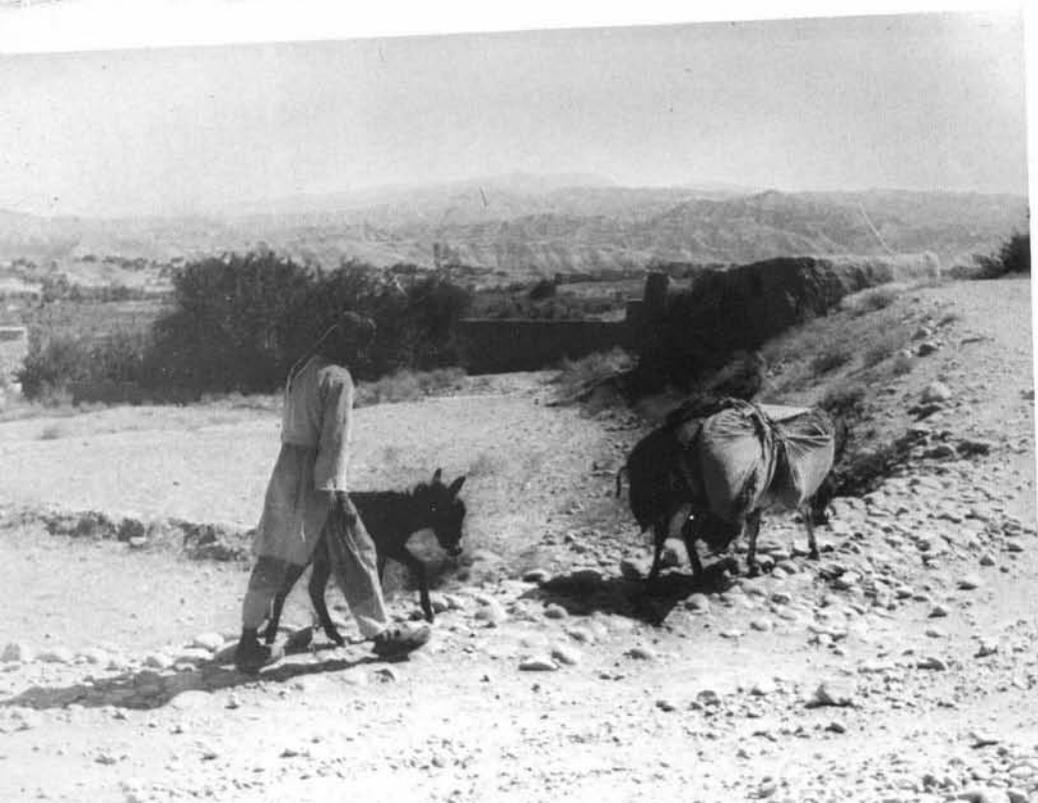
Bilder Seiten 77, 78, 79: Von den Hügeln, in welche die Hauptstadt eingebettet ist, hat man einen Blick auf das Häusermeer, wie es ein Vogel sieht. Doch bevor man zur Höhe gelangt, muß man durch die Gassen des alten Kabuls.











Wir schauen von der Höhe dorthin, wo der König der Afghanen, Aman Ullah, einst sein Schloß in Darolaman erbaut hat. Jetzt hat sich darin das Arbeitsministerium eingerichtet. Daneben befindet sich der „Bahnhof von Kabul“, auch ein Werk des königlichen Reformators. Er könnte das Eisenbahnmuseum Afghanistans genannt werden. Drei Wagenfragmente stehen davor, durch die sich bereits Pappeln zum Lichte durchgewunden haben. In der Halle finden zwei Kleinbahn-Lokomotiven — von der Firma Henschel dem afghanischen König geliefert — ihren Dornröschenschlaf. Nachdem der fortschrittlich gesinnte, reformbegeisterte Aman Ullah das Land verlassen mußte, sollte das angefangene „Teufelswerk“ nicht mehr länger an sein Wirken erinnern. Die Schienen wurden zerkleinert und dienten den Schmieden und Handwerkern in den Bazaren als Amboß. Was von den Wagen und Lokomotiven nicht brauchbar oder verwertbar war, kann man dort besichtigen.

Eine breite Straße, eine Art Prachtallee, führt zum Schloß und ist von öffentlichen Gebäuden aller Art umsäumt. Gleich am Anfang auf der linken Seite hat die Baufirma „Hochtief“ eine Schule, d. h. ein Gymnasium — die Habibor-Schule — gebaut. Dann schließt sich ein auffallend großes Areal, die russische Botschaft an. Hier wird fleißig an vielen Einrichtungen gebaut. Man sieht außer dem zentralen Botschaftsgebäude Anlagen für Wohnungen, Sportplätze und was sonst noch zu der Erhaltung des Wohlbefindens und der guten Laune der Insassen notwendig erscheint, die sich — so hat man den Eindruck — hier in Klausur befinden. Weiter ziehen sich begrünte Flächen hin bis zum Schloß, die mit Privathäusern und Gemüsegärten durchsetzt sind. Zur Rechten haben sich einige Industriebetriebe, eine Edelsteinverarbeitungsstätte, eine Zündholzfabrik und Lager der Baufirmen niedergelassen. Ein Tropenkrankenhaus, die Gebäude des Wasserwirtschafts- und geologischen Dienstes, in denen auch Deutsche beschäftigt sind, haben hier ihre Heimat unter schattenspendenden Pappelbäumen. In einem der letztgenannten Gebäude sind auch die Archive der geographischen Abteilung des Innenministeriums, wo die Karten und photographischen Aufnahmen aufbewahrt werden. Dorthin führte uns sowohl 1961 als auch 1964 so mancher Weg, um uns für die Gebiete des Hindukusch zu orientieren.

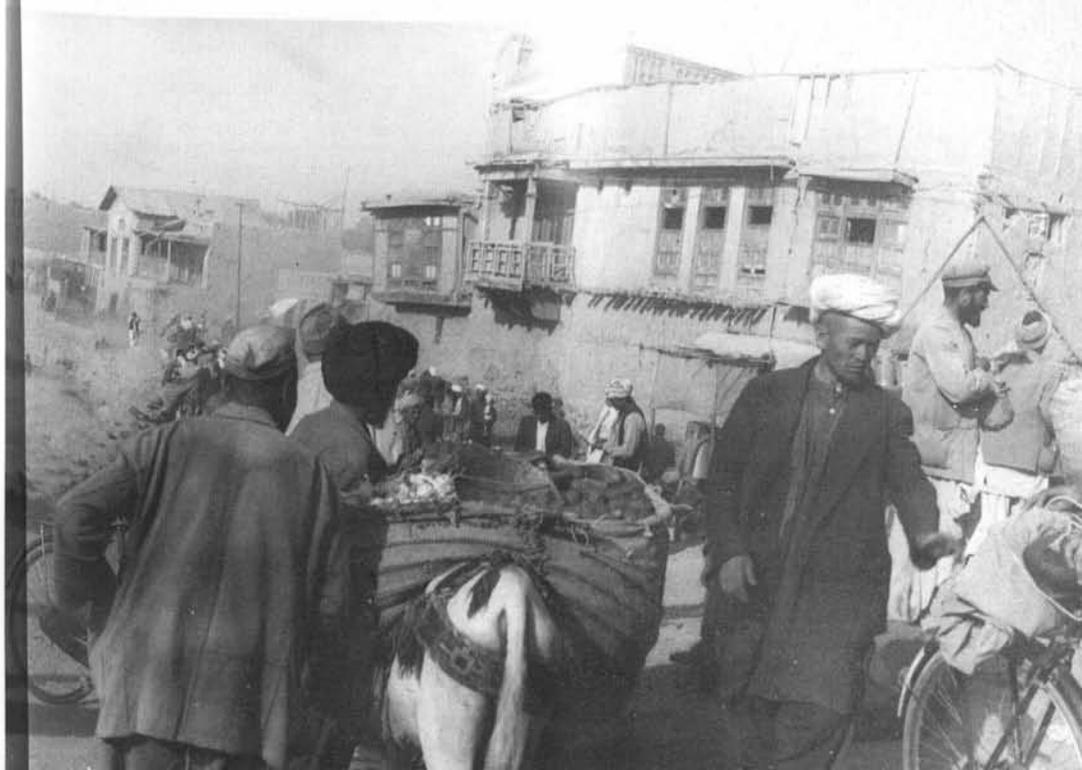
Seiten 80, 81, 82; 83, 84: Bilder aus Kabul: Die Frauen auf der Straße -- „Bahnhof von Kabul“ — In Darolaman — Ziegeleien vor den Toren der Hauptstadt — Das Leben und Treiben am Kabulfluß — Die Altstadt schmiegt sich an die Hügel an — Blick auf die blaue Moschee — Eine Schusterwerkstatt in der Nähe der blauen Moschee — Der Weg zum Laterband-Paß.

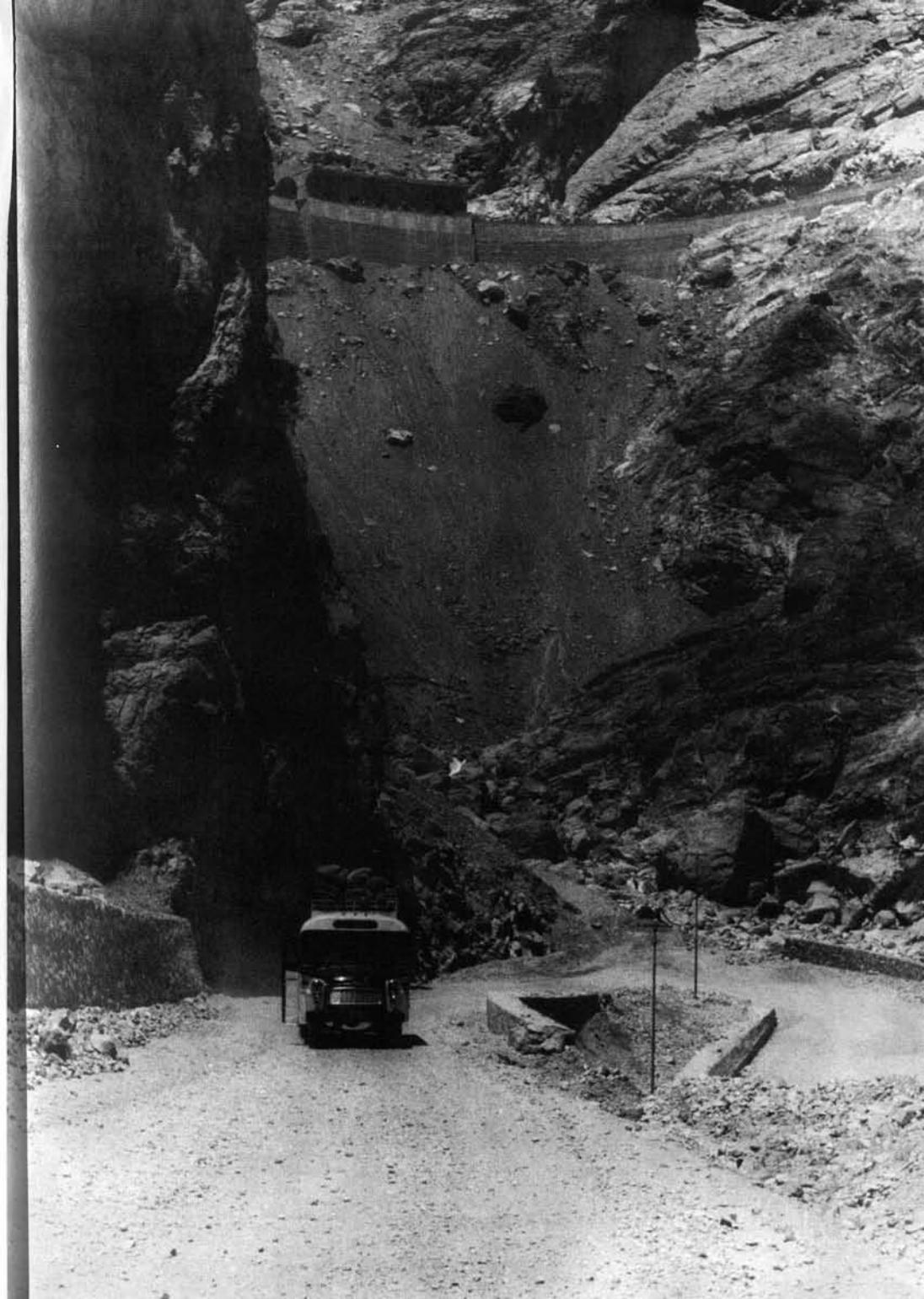
Dann wandert der Blick hinüber zu dem Berg mit der Ringmauer, welche als Festung angelegt war und heute noch in Teilen erhalten ist. An einer besonders exponierten Plattform stehen zwei Kanonen. Sie dienen nicht mehr zur Verteidigung der Stadt, sondern einem wirklich friedlichen Zweck: den Einwohnern von Kabul durch einen Böllerschuss die Mittagsstunde anzukündigen. Dieses Signal ist die einzige authentische Zeitangabe. Ob sie immer mit einer astronomischen Uhr in Einklang steht? Jedenfalls eine Originalität Kabuls, die man der Nachwelt erhalten sollte! Inzwischen gibt es ein Geschäftshaus in der Djada-Maywand, an dem eine elektrische Uhr — Marke Siemens — den Einwohnern der Hauptstadt die Zeit auch außerhalb der Mittagsstunde bekanntgibt. Ob man diesen Fortschritt als lobenswert betrachten soll? Das weiß nur Allah.

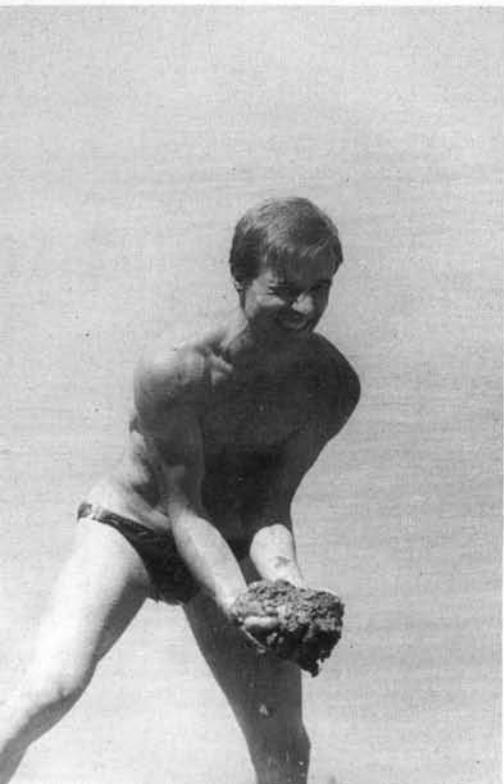
Nach Osten und Norden hin zieht sich das eigentliche Zentrum der Stadt, welches mit zahlreichen Hochbauten durchsetzt ist. Hier finden sich die Ministerien, die Banken, das „Hotel Kabul“, das „Spinzar-Hotel“, die Botschaften und Gesandtschaften der verschiedenen Länder. Weiter im Norden erstreckt sich, aufgelockert durch das Grün der Straßenbäume und Gärten, das Viertel Scharinau (= Neustadt), in dem die Europäer wohnen, die in den Vertretungen ihrer Länder zu tun haben oder auch zur Förderung von Handel und Wandel, zur Unterrichtung der Jugend ins Land gekommen sind. Und eben hier haben auch wir unsere Zelte aufgeschlagen, um die Vorbereitungen zur Weiterreise ins Gebirge zu treffen.

Ein weiteres Ziel gedachte ich zu besuchen: Das Kraftwerk von Sarobi im Kabultal, welches den Strom für die Hauptstadt liefert. Zwei Wege führen dorthin, in Richtung nach Osten, zum Kyber-Paß. Der eine, wohl der ältere und auch früher der sicherere, steigt hinauf zum Kotal Laterband, um wieder außerhalb des schluchtartigen Gebirgsdurchbruches den Kabulfluß zu erreichen. Der interessanteste, mit einer großartigen Kunststraße ausgestattete, folgt dem Kabulfluß durch die Schlucht von Tangi-garu.

Seiten 87, 88, 89: Auch in Kabul werden noch viele Lasten getragen; man sieht deshalb oft Männer mit schwerem Gepäck auf dem Rücken. — Ein imponierendes Bild sind die Märkte: Die erlaubten im Bazar und die nicht erlaubten (s. Bild) an manchen Ecken der Straßen. — Eine Meisterleistung des Straßenbaues sehen wir in der Schlucht des Kabulflusses, der „Tangi garu“.







Am Freitag, dem 10. Juli, also an dem freien Tag, an welchem in Kabul nichts zu bestellen ist, schlug ich meinen Kameraden vor, nach Sarobi zu fahren. Sie waren gleich dabei; war so eine Fahrt doch eine Unterbrechung des Alltags von Kabul, den wir bereits zur Genüge ausgekostet haben. Vorbei an den Lagern der Nomaden, den Ziegeleien der Hauptstadt steuern wir der Eingangspforte der Schlucht zu. Der Kabul führt nur wenig Wasser, so daß uns das Schauspiel eines wildschäumenden, unbändigen Flusses vorenthalten wird. Dafür bieten die über der Straße hängenden, absturzbereiten Felswände genug an eindrucksvollen Bildern. Licht flutet in die Steilhänge, so daß durch den starken Kontrast an hell und dunkel die Wildheit dieser Felsenlandschaft noch verstärkt wird. Schwerbeladene Loris kommen uns entgegen. Hochaufgetürmt bringen sie die Lasten aus Pakistan über den Kyberpaß, der Nabelschnur des Landes zur Außenwelt. Und ganz obenauf sitzen und stehen die Leute, welche zur Hauptstadt wollen. Sie müssen ihre Köpfe einziehen, wenn der Wagen knarrend durch die vielen Tunnel fährt. Wie bei uns in den Alpen der Lawinenschutz, so befinden sich hier starke Verbauungen gegen Steine. Ob das immer gelingt, ist fraglich. Wir sehen die Zelte der Arbeitskommandos, die immerzu bemüht sind, an der Verbesserung und Freihaltung der Straße zu wirken. Viel hat man über den Bau dieses Kunstwerkes lesen können, schaurig schöne Geschichten sind es. Immer mehr werden Fels und Fluß in Bann gehalten. Man berichtet mir, daß wieder ein neues Kraftwerk geplant ist. Es soll das Gefälle der Schlucht ausnutzen und bald in Angriff genommen werden; denn die Energien von Sarobi reichen nicht mehr aus, den Bedarf der Hauptstadt und Umgebung an elektrischem Strom zu decken. Durch das kurvenreiche Steilstück erreichen wir die Ebene von Sarobi. Sie kündigt sich von oben bereits durch Reisfelder und üppig bebaute, farbenfreudige Flächen an. Hier vereinigt sich der Kabul mit dem Panschir, und erst dann werden beide durch die Staumauer gebändigt. Eigentlich fließt der Kabul in den Panschir; denn der letztere führt mächtige Wassermassen aus dem gletscherreichen Hindukusch, während der Kabul keinen so nahrhaften, sommerlichen Gründen entspringt. Und außerdem hat er bereits einen weiten Weg durch staubige, sandige und trockene Gebiete hinter sich. Beide führen fruchtbare Schwemmstoffe. Das kommt dem Anbau von Sarobi zugute. Nicht aber dem Stausee und Kraftwerk, was wir bald feststellen können.

Der Ort Sarobi selbst ist typisch afghanisch. An der Straße reihen sich die Dukane und bieten ihre Ware feil, Tschaikanas laden zur

Seite 90: Die afghanischen Flüsse führen große Schlammmassen mit, die sich bei einem Stau, wie hier in Sarobi ablagern. — Veit und Heinrich spielen mit Schlammbugen Angreifer und Verteidiger.

Rast ein. Man möchte gern hier verweilen, es gibt doch immer viel zu sehen in den Schaubuden des Landes.

Lange kosten wir das kühlende Element am Ufer des Stausees aus. Veit und Heinrich bauen Burgen im Schlamm und spielen Angreifer und Verteidiger. Die Freunde feuern die Kämpfenden an mit derben Rufen, wie es sich bei solchen Schlachten geziemt. Aber dann sind sie müde, die Helden und Zuschauer, und müssen wieder ins Wasser zur Erfrischung. Ein schönes, sorgloses Tun vor dem Aufstieg zu den Höhen des Laterband. Eine steinige, staubige, kehrenreiche „Straße“ führt durch die kahlen, trostlosen Hänge hinauf zum Paß. Man sieht ihr an, daß sie alt ist, daß man nichts mehr an Pflege für sie übrig hat, nachdem alle Arbeit für die Straße von Tangi-garu aufgewendet wird. Vereinsamt ist sie indessen noch nicht. Hier ziehen wie vor Jahrhunderten, ja sogar Jahrtausenden, die Nomaden mit ihren Kamel-, Schaf- und Ziegenherden von Ost nach West, wenn das Frühjahr ins Land kommt, und von West nach Ost, wenn die Weidegründe Afghanistans keine Nahrung mehr bieten. Aber auch die Neuzeit hat die alte Paßstraße nicht vergessen. Die Starkstromleitungen, welche die erzeugte elektrische Energie von Sarobi nach Kabul transportieren, begleiten uns und zeigen uns den Weg über die Höhen und die Bergeschnitte zurück in die Hauptstadt des Landes.

14. 7. 1964, Kabul

In einem Brief nach Hause habe ich eine Bemerkung finden können: „Aus dem Datum siehst Du, daß wir nun schon 11 Tage hier sind und immer noch kein Permit für das Gebirge bekommen haben. Woran liegt das? Das Außenministerium hatte unseren Antrag nicht weitergegeben! Wir kennen die Gründe nicht. Jedesmal, wenn wir fragen, wird etwas anderes gesagt. Wir rechnen heute damit. Sollte wieder eine Verzögerung eintreten, dann werden wir versuchen, nach Pakistan weiterzufahren, um von dort aus die Hindukusch-Berge anzugehen.“

Und am 15. 7. 1964: „Endlich ist es soweit. Wir haben das Permit erhalten. Morgen früh wollen wir starten und werden voraussichtlich am 3. September zurück in Kabul sein.“

Unsere Bemühungen in den Teil des Gebirges zu kommen, in welchen die höchsten, noch unerstiegenen Berge sind — den Wakhan-Korridor — wurden uns leider — vor allem durch die deutschen Stellen — vereitelt. So bleibt das Ausweichziel, ein Gebiet nördlich des Sanglitsch-Passes, angrenzend an das im Jahr 1961 besuchte. Um dorthin zu gelangen, ist es nötig, die mehrere Tage lange Reise mit den Fahrzeugen über Pässe und Strecken auf sich zu nehmen, die recht unwegsam sind.





مل

د داخلې چارو وزارت
د پوليس اوژاندارم لوی قوماندانی
د امنیې اوی مدبریت
د پاسپورت آمریت

دغه اجازه نامه یواځې به د ننه
وگرځیدو د پاره دی چه دغه خاوند
حق لری د سرحد نه تیرشی اویا ممنوعه
نقاطو ته نیژدې شی

سفر هیئت از کابل چهاریکار و گلپهار وازانجا به سلسله انجمن و مونجان
در نایبه کوه چاتنگ در بعضی از قتلل صمد خواهند نمود
د سیر او سفر اجازه نامه
(غیر ممنوعه محایو د پاره)

د افغانستان پانچنفر
ته چه د المان غر د اتماعو مخچه دی او
میرمن

د رقب پارچه / امیر پاسپورت او ورسره امیر د ورسره اقامت ویزې
لری - د فرهنگ وزارت خارجه د ۲۲۹۵ د امبر لیک په اساس اجازه ورکړه شوه
چه د کوهنوردې ورسره د پاره د کابل نه دربالا ذکر شده ورسره ته
د مو تر ورسره په واسطه په ۲۵/۴/۴۳ نېټه خو مخیزې سیر او سفر وکړی
دغه اجازه نامه یو عمل د پاره ورسره پوری اعتبار لری ق ع

Rückseite

- ۱- شافلې لوزوف / رئیس هیئت پاسپورت / ۷۱۸۲۸۸۷ / ویزه / ۲۰۷ / ۱۳ / ۴۳ / کابل الی ۱۳ / ۷ / ۴۳
- ۰۲ د هاینریش السگراف د ۴۸۶۵۴۲۲ / د ۳۱۰ د د د د
 - ۰۳ د هرمن شتاينر د ۶۷۰۷۵۴۴ / د ۳۰۹ د د د د
 - ۰۴ د پتر وینتر د ۱۵۲۷۵۸۶ / د ۳۱۱ د د د د
 - ۰۵ د فایشتاینر د ۲۶۰۱۱۶۷ / د ۳۰۸ د د د د

پنجنفر هیئت

Hart ist der Weg nach Zebak.

Auf Wallfahrt nach Bamyan, 17. 7. 1964

„Wenn Ihr nach Bamyan wollt, dann müßt Ihr den Weg über die Unai- und Hajigak-Pässe nehmen. Ihr habt doch VW-Transporter, die es besser schaffen als unsere Personenwagen“, so etwa lauten die wohlmeinenden Empfehlungen unserer Freunde in Kabul. Da konnten wir doch nicht widersprechen. Die Schilderungen über den Weg waren so farbenfreudig, daß es gar keine andere Wahl gab. Wir fahren dorthin.

Abdul selbst schien an diesem Plan besonders interessiert. Vor einem Jahr konnte er mit den Bergfreunden aus Garmisch das Tal von Bamyan zum erstenmal kennenlernen. Sie benutzten damals die bekannte Fahrstraße über Charikar, den Schiba-Paß und das Tal des Bamyan-Flusses. Stets, wenn der Name Bamyan erwähnt wurde, verklärten sich seine Gesichtszüge. Bamyan muß doch etwas Faszinierendes sein.

Um die Mittagsstunden — die Sonne meint es einmal wieder gut mit uns — tanken wir unsere beiden schwer bepackten VW voll auf. Wir sind nun fertig zur Abreise. Bald entschwindet die afghanische Hauptstadt unseren Blicken; denn die neue asphaltierte Straße der Amerikaner nach Südwesten in Richtung Kandahar läßt uns rasch vorwärtskommen. Aber leider ist die Straße nur in Bruchstücken von einigen Kilometern dem Verkehr freigegeben. Oft müssen wir von dem befestigten Damm ab und der staubigen Baustraße oder dem alten vorgezeichneten Karawanenweg folgen. Wie viele Herden und Heerscharen mögen hier bereits gezogen sein? Die Horden der Eroberer haben sicherlich schon vor Jahrhunderten den Staub aufgewirbelt. Alexander der Große zog hier entlang mit seinen bunten Kriegsvölkern vor über 2300 Jahren auf seinem Weg nach Norden. Vor 1150 Jahren erschienen die Araber, strebten nach Osten, um ihren Herrschaftsbereich auszudehnen. Bild auf Bild folgt im Kaleidoskop der Zeit. Immer wieder wurde Staub aufgewirbelt, so wie heute hinter dem Zug der Herden der Nomaden, die mit ihren Schafen, Ziegen, Eseln und Kamelen ihre Straße gehen, im Sommer nach Norden, im Winter nach Süden. So sollten auch wir eingereiht sein in die Schar der Wanderer. Nur eine kurze Staubwolke als Symbol unseres Hierseins.

Seite 94: Mit dem Permit des Innenministeriums können wir Kabul verlassen.

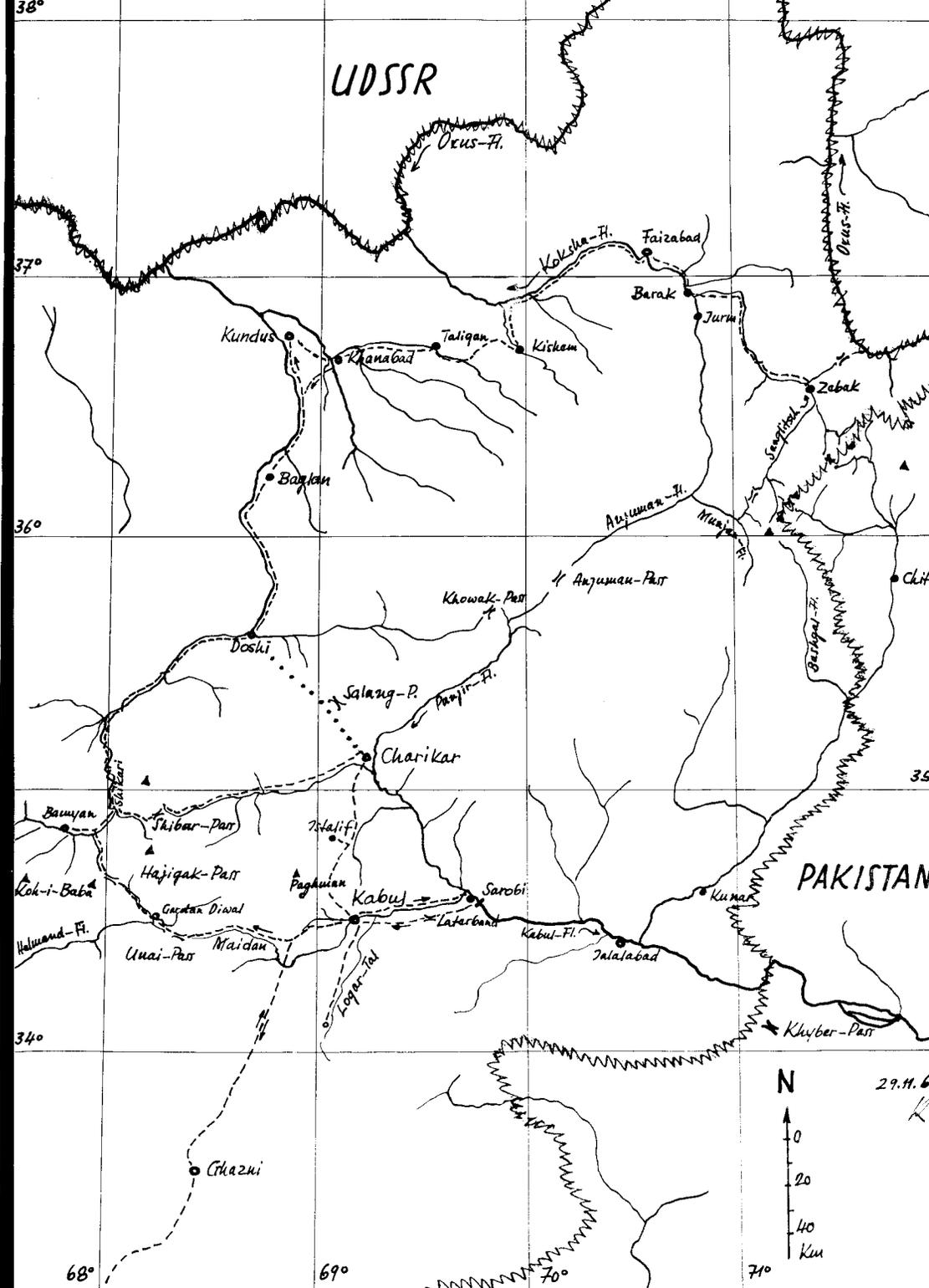
„Doch nicht planlos dürft Ihr fahren, müßt auf ein Schild achten: Meidan“, so sagten unsere Freunde in Kabul. Hier verlassen wir, etwa 20 km von der Hauptstadt entfernt, die Hauptstraße in Richtung Westen und blicken der Nachmittagssonne entgegen. Dem zweiten Fahrzeug bietet sich außer der Gloriole auch noch die Wolke des voranfahrenden Transporters. So ist es verständlich, daß der zweite in respektvollem Abstand dem ersten folgt.

Schon nach einigen Kilometern erkennen wir den gutgemeinten Vorschlag unserer Freunde. Die Straße führt dem Oberlauf des Kabul-Flusses — hier Meidan genannt — entlang und bietet mannigfache Abwechslung. Das Grün des Talgrundes, die Weiden- und Pappelbäume an den Wasserläufen sind eine willkommene Abwechslung und so ganz anders als die meisten Wege des Landes. Die Straße führt uns vorbei an Siedlungen und den immer wiederkehrenden Tschaikanas. In Erinnerung ist mir hier besonders ein Ziarat — das Grab eines Heiligen mit bunten Fahnen — dicht neben einer Tee-stube. Wer könnte hier vorbeifahren, ohne anzuhalten?

Gelegentlich wird unser Vorwärtsdrängen von den Herden der Nomaden aufgehalten, die verständlicherweise im Sommer die fruchtbaren Weidegründe des westlichen Hindukusch, des Koh-i-Baba, aufsuchen.

Die tief eingeschnittenen Täler lassen bald die Sonne verschwinden, so daß es sich angenehmer reisen läßt. Nach Überwinden des Unai-Passes kommen wir in das Quellgebiet des Hilmand-Flusses, jenes gewaltigen Stromes, der den westlichen Hindukusch entwässert und schließlich in der Wüste im Südwesten des Landes sein Ende findet. Schon in der Frühzeit Afghanistans war er der Lebensnerv Seistans. Die Horden Dschingis-Khans zerstörten dieses kulturell hochstehende Gebiet, so daß aus einem fruchtbaren, blühenden Land die Dascht-i-Margu, die Todeswüste, wurde. Die moderne Technik bemüht sich — durch Aufstauen des Hilmand und seiner Nebenflüsse, um eine geregelte Wasserzufuhr zu erreichen —, aus der Wüste wieder Leben zu machen. Ob dies gelingt, wird die Zukunft zeigen. Sicherlich ist es noch ein weiter Weg bis dahin.

In Gardandeval werden wir von einer Polizeistation aufgehalten. Offensichtlich ist hier eine Durchgangszone für den Ost-West-Verkehr und die Grenze eines Distriktes. Da wir ordentliche Papiere besitzen und einen Dolmetscher in Begleitung haben, der unsere Anliegen vertreten kann, ist die Behörde mit der Weiterfahrt einverstanden. Freudig, wie bei der Ankunft begrüßt, werden wir wieder verabschiedet.





Bald regen sich bei mir Zweifel, ob wir auf dem richtigen Weiterweg sind. Abdul versichert sich verschiedentlich bei den Nomaden, da auch ihm das Gelände nicht geheuerlich erscheint. Doch immer mit der gleichen Geste weist man uns die Richtung zur Anhöhe, zum Hajigak-Paß. So folgen wir in Kehren einem Flußlauf, der einige Kilometer vor dem Paß verlassen werden muß. Entsprechend steil führt der Weg hinauf zu den kahlen Höhen. Er verlangt unseren Fahrzeugen das Letzte ab. Und so kommt es auch, daß der Transporter von Heinrich auf halbem Wege zum höchsten Punkt nicht mehr mitmachen will. Der Motor läuft, doch der Wagen bleibt auf der Stelle. Die Kupplung versagt. Alles Nachstellen und Reparieren hilft nicht viel. Inzwischen ist der erste Wagen auf der Paßhöhe angekommen und muß weit unter sich den Verfolger im Stich gelassen sehen. Hermann und ich steigen hinunter, um zu prüfen, ob geholfen werden kann. Da die Nacht hereinbricht, so beschließen wir, dort zu nächtigen, wo wir stehengeblieben sind: Der erste Wagen auf der Paßhöhe, der zweite einige hundert Meter tiefer im Windschatten. Die Nacht auf der Höhe des Hajigak ist merklich kühl, bekommen wir doch abwechselnd von beiden Seiten den Wind zu spüren. Besonders Abdul, der offensichtlich mit der Kälte noch nicht so recht fertig werden kann, beklagt sich sehr. Wir geben ihm alles Verfügbare, damit er im Führerhaus einigermaßen warm gebettet ist.

Die erste Frage am Morgen lautet wieder: „Wie können wir unseren Freunden helfen?“ Wir entladen unseren Wagen und fahren zurück ins Tal, um den anderen von seiner Gepäcklast zu befreien. Mit kräftigem Schieben schaffen wir dann doch mit dem Lahmen die Hajigak-Höhe, wissen aber, daß wir ihm nicht mehr sehr viel Belastung zumuten können. Vor uns ist nun für den weiteren Weg immer das Problem: „wie können wir Heinrichs Wagen fahrtüchtig machen?“

Zu Tal geht vorerst die Fahrt flüssig. Bald erkennen wir, daß der Aufstieg in der Gegenrichtung für uns viel beschwerlicher gewesen wäre. Schotter und Kieselsteine liegen lose in der steilen, kurvenreichen Straße. So haben wir unbewußt den leichtesten Weg durch die Berge genommen. Vom Paß hinunter zu fahren verlangt schon sehr viel Vorsicht, bergwärts hätten wir diesen Weg sicherlich nicht geschafft.

*Seite 98 oben: Auf dem Weg nach Bamyan begegnen uns sehr oft die Nomaden mit ihren Herden.
Unten: In der Gegend des Unai-Passes haben die Häuser wehrhaftes Aussehen.*

Die Talfahrt nach Bamyan beschert uns noch mannigfach Schönes. Sind auch die Flächen kaum besiedelt, so ist doch diese Landschaft einmalig reizvoll. Schluchten wechseln mit Schwemmlächen ab, und in zunehmendem Maße können wir wieder Vegetation feststellen. Einige Kilometer vor dem Einmünden unseres Fließchens in den — größeren — Bamyan zeigt sich die Natur in einer Farbenpracht, wie ich es in Afghanistan selten gesehen habe. Hier tauchen auch die ersten Zeichen der alten Besiedlung auf. Nun sind wir ohne Zweifel im Bereich des gesegneten Tales von Bamyan. Über eine Brücke erreichen wir die Straße, welche die Verbindung zu dem Schiba-Paß herstellt.

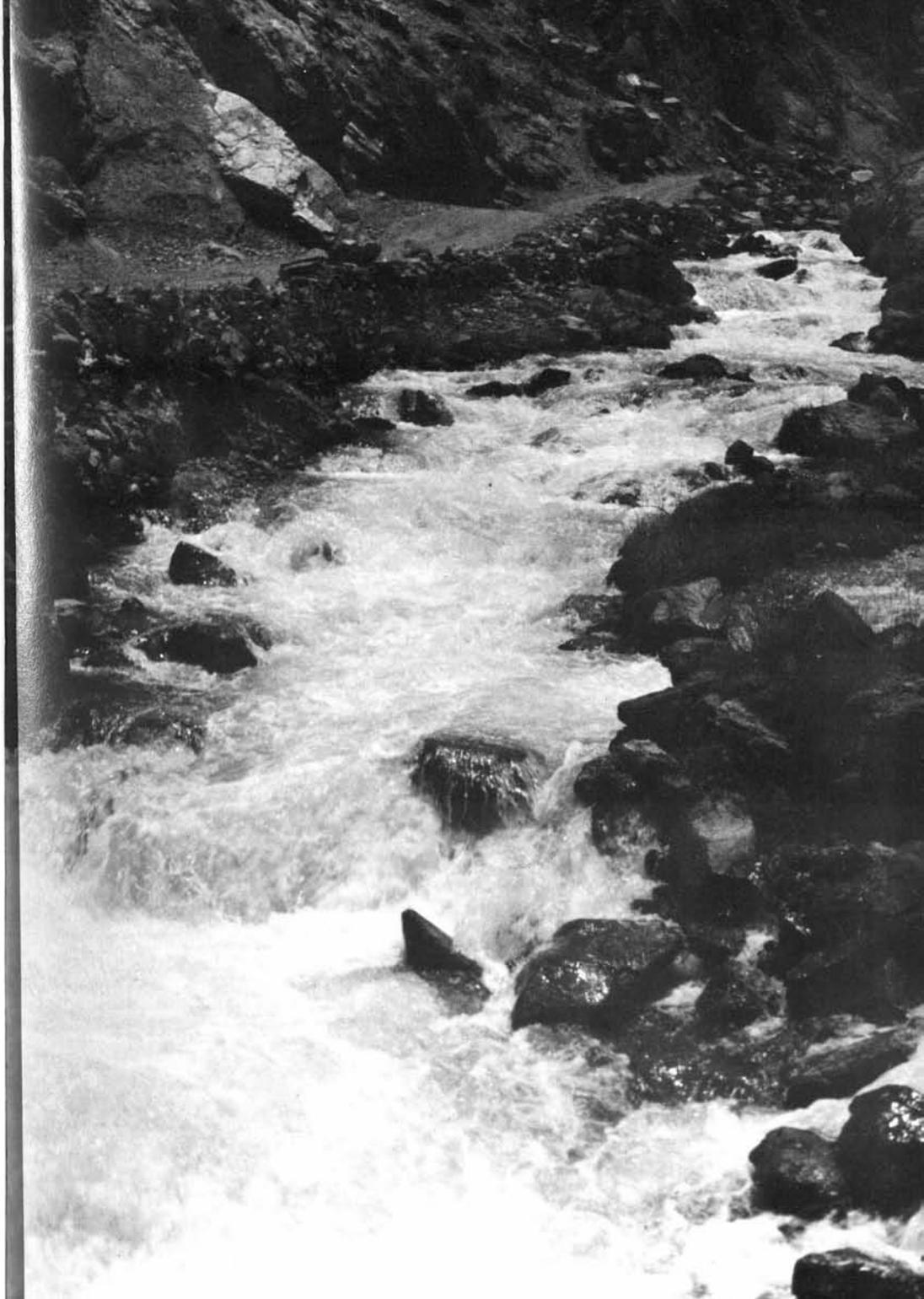
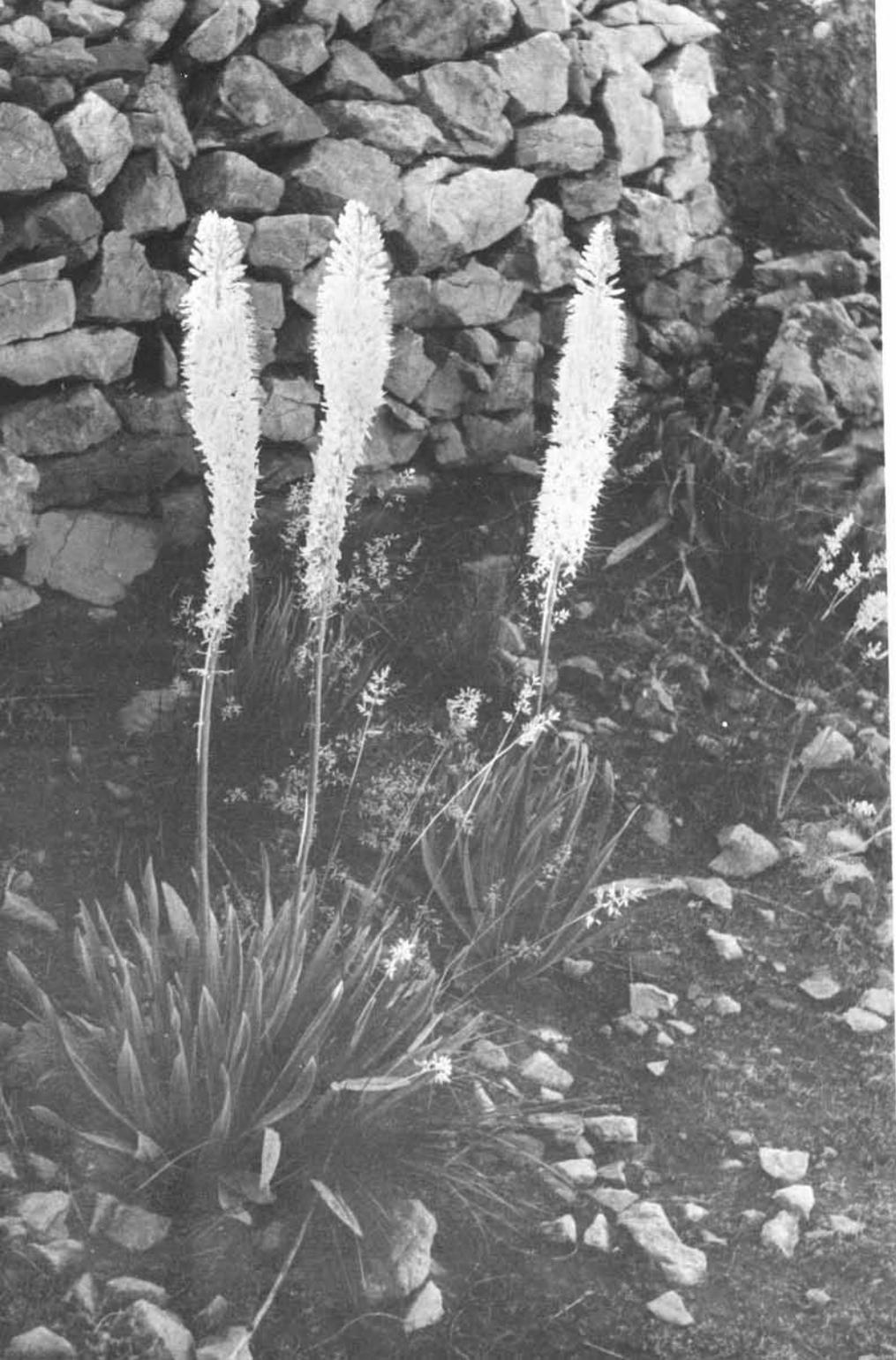
Durch eine Pappelallee streben wir in flotter Fahrt dem Hauptort von Bamyan zu. Die Mittagsstunde ist angebrochen, und hoch steht die Sonne über dem Talgrund. Zur Rechten verläuft eine Felsmauer mit den beiden Buddhas und dem Gewirr von Höhlenräumen des Bamyan-Klosters. Zur Linken auf einer Anhöhe steht hoch über dem Tal das „Hotel Bamyan“. Dort hinauf wollen wir zuerst mal fahren. Von der Anhöhe aus überschaut man die gewaltige Runde belebter und toter Stätten. Eine unheimliche Stille herrscht hier, gleichsam als wäre man inmitten eines geweihten Gottesackers. Auch wir bringen alle kaum ein Wort hervor, wir staunen . . . Es überwältigt wohl einen jeden von uns. Selbst wenn man sich nicht in die Geschichte Bamyans vertieft hat, so begreift man doch im Unterbewußtsein die ungewöhnliche Bedeutung dieses Ortes, in dem wir uns jetzt befinden.

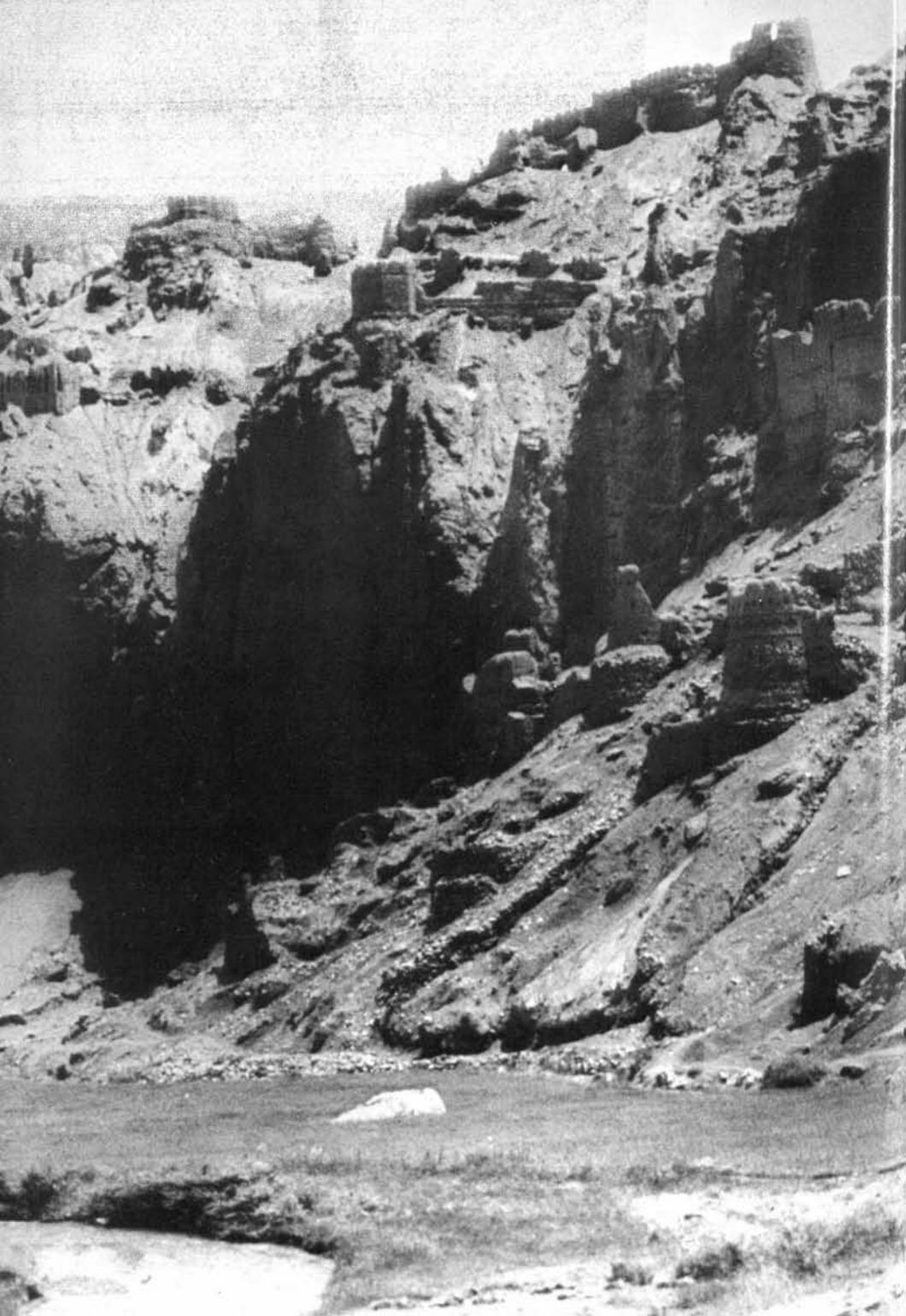
Soweit das geschichtliche Denken zurückreicht, muß Bamyan eine ungewöhnlich große Bedeutung gehabt haben. Durch dieses Tal führte eine Straße nach Norden, nach Baktrien, zu einer der (wenigen) afghanischen Kulturen. Hier in Bahlk lehrte Zarathustra schon 1000 Jahre vor Christi Geburt. In Bamyan blühte in den stattlichen, miteinander verbundenen Höhlenräumen, die über die ganze Felsenburg in mehreren Etagen sich ausdehnen, das klösterliche Leben der Buddhisten. Und hier vor den bewehrten Städten, Burgen und Klöstern vorüber zog die berühmte Seidenstraße, die Persien, Afghanistan und Indien mit China verbunden hat.

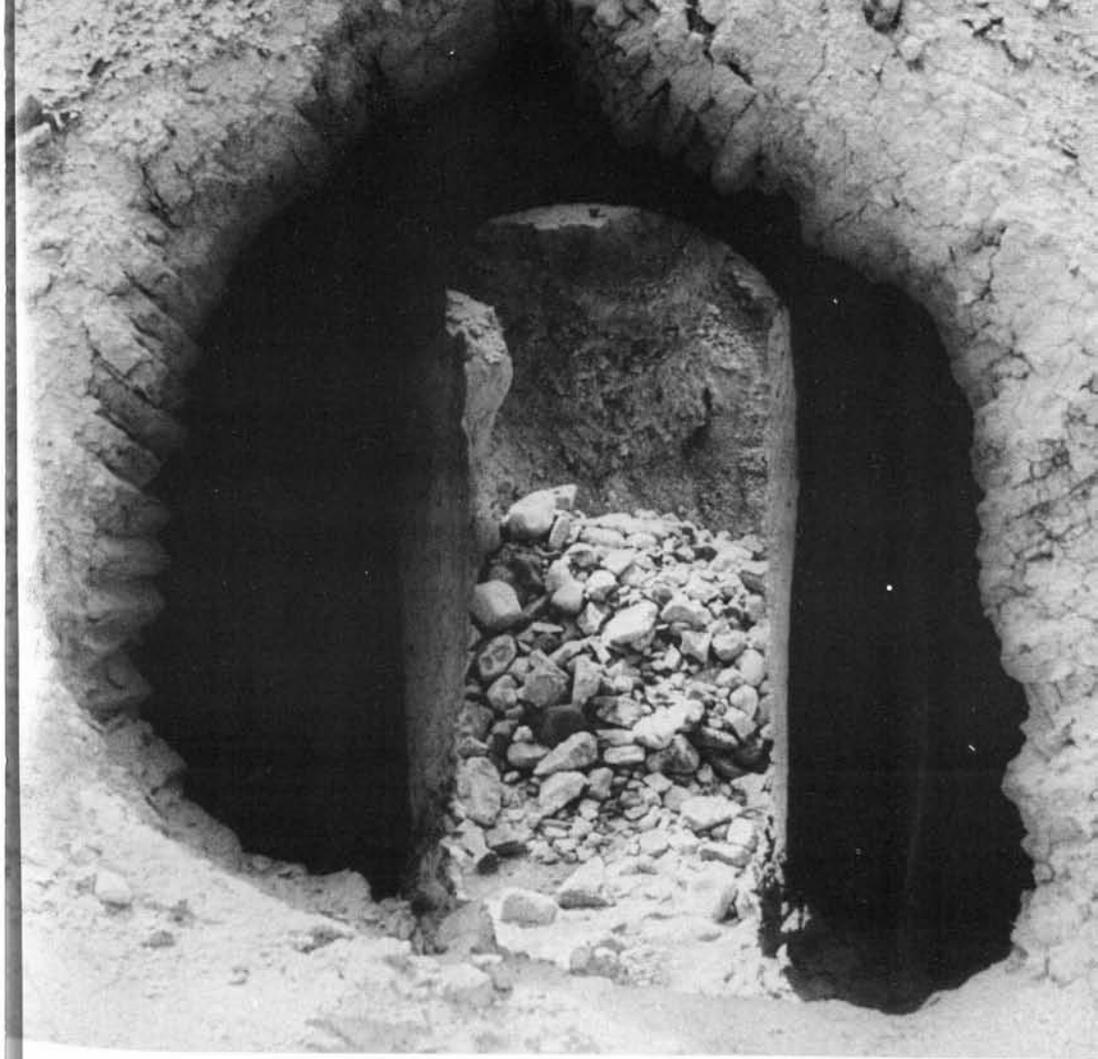
So setze ich mich auf die Mauer vor dem Tourist-Hotel und versuche, die Dinge, welche sich zu einer gewaltigen Szenerie vor mir ausgebreitet haben, zu zergliedern, einzeln zu erfassen und im Bilde festzuhalten. Ein Mann mittleren Alters folgt wortlos meinen Schritten und Bewegungen. Er setzt sich in einem Achtungsabstand ebenfalls auf die Mauer, schaut mich nur mit seinen großen, dunklen Augen

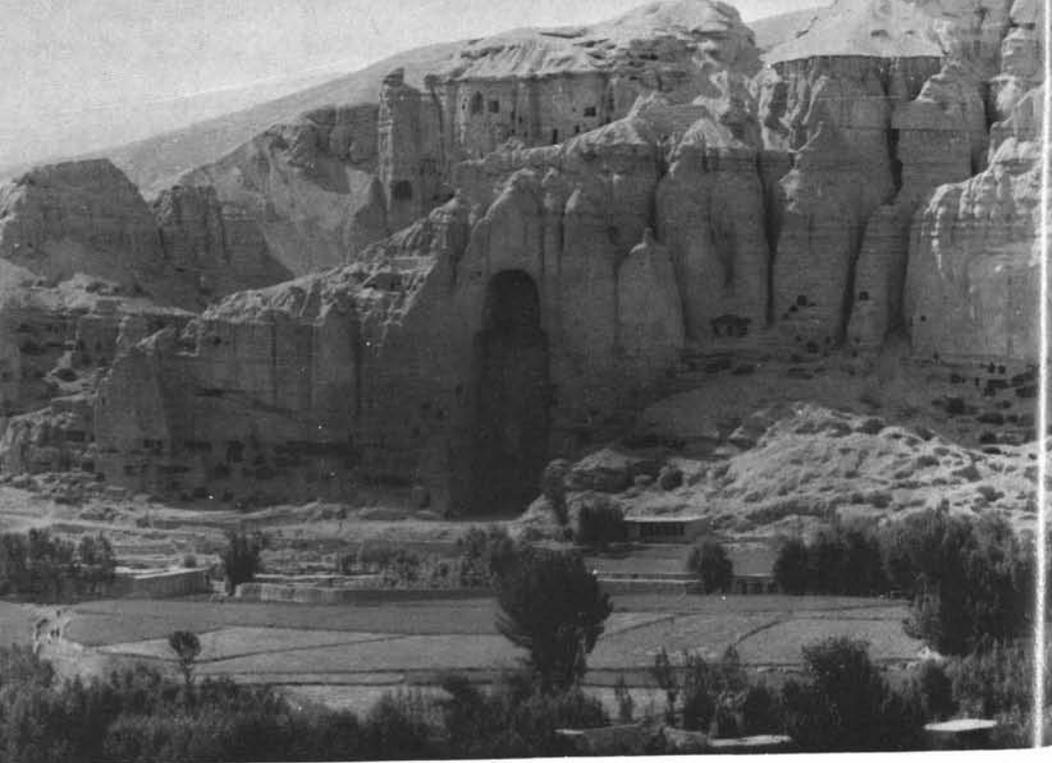
Seite 101 oben: Nomaden weisen uns den Weg zur Höhe des Hajigak-Passes.
Unten: Kurz vor der Paßhöhe versagt die Kupplung von Heinrichs Wagen.
Seite 102: Eine Zwiebel- (Lauch)-artige Pflanze „Gulisitsch“ genannt, wird von den Einheimischen wie Gemüse verzehrt. Standort unterhalb des Hajigak-Passes.



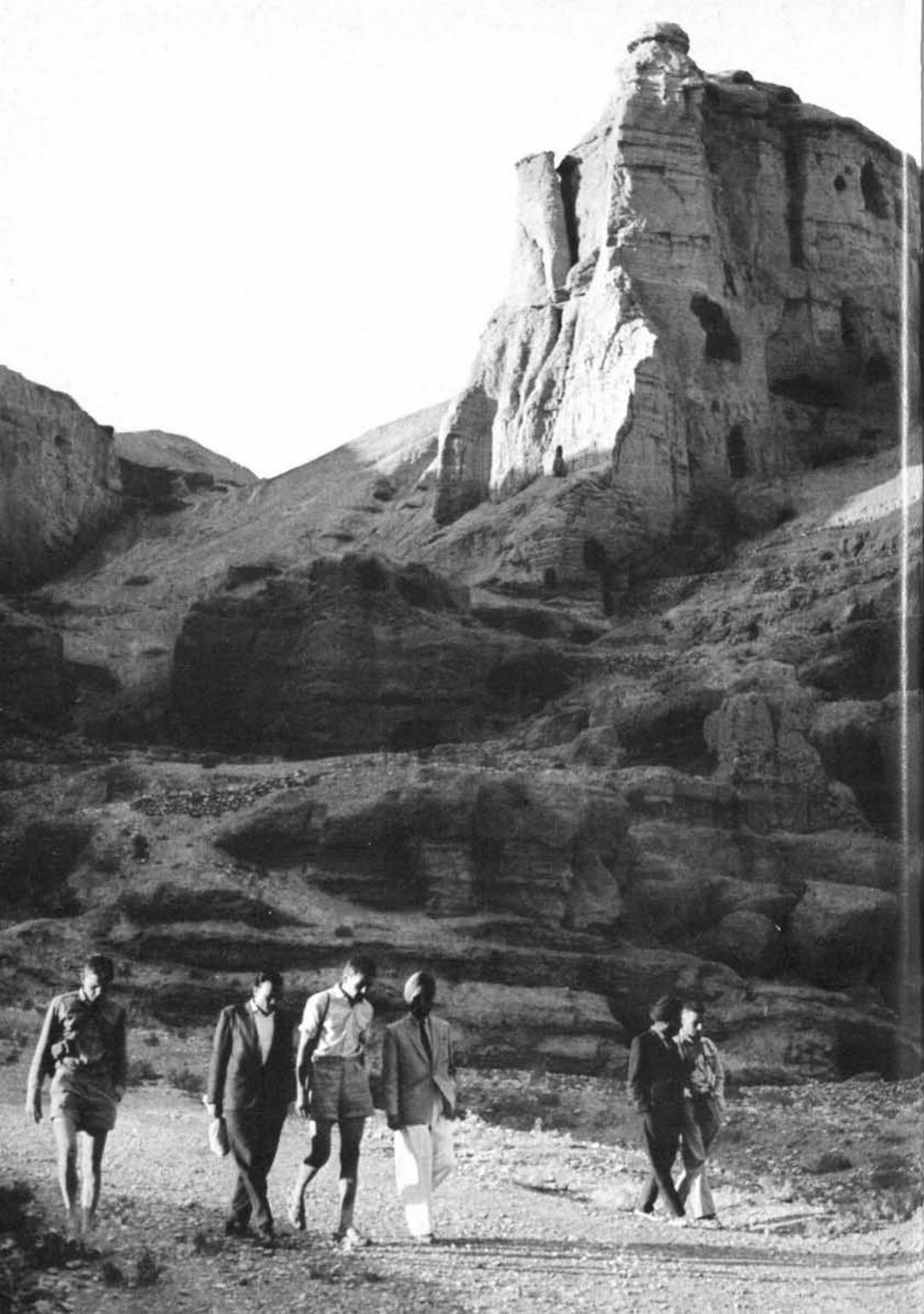












an und macht keinerlei Anstalten, etwas zu sagen oder gar zu fragen. Seine Blicke aber sagen mir: „Ja, da staunst Du, armer Reisender!“ Meine Freunde haben sich bereits an die Tafel im Speisesaal des Hotels gesetzt, um das Mittagessen einzunehmen. Doch mich hält es immer noch draußen. Ich kann mich nicht trennen von der großen Schaukulisse vergangener Jahrhunderte und Jahrtausende.

Wir kommen dem Gastronomen offensichtlich ungelegen. Seine Küche ist geschlossen, und sein Keller bietet nicht viel. Es reicht doch aus, uns einigermaßen zufriedenzustellen. Wir haben hier nicht eine lukullische Gaststätte zu erwarten. Auch eine spärliche Bleibe genügt uns. Gesättigt sollen wir werden durch das Vertiefen in eine große Vergangenheit und das Bewundern der Reste, die davon geliebt sind.

Abdul meint, wir müßten unbedingt erst die „Tote Stadt“ besuchen, bevor wir zu dem großen und dem kleinen Buddha gehen. So fahren wir vom Hotel hinab auf ein Wiesengelände in östlicher Richtung und den Hügel hinauf, auf dem sich die Trümmerstätten dieser verwunschen Burgstadt befinden. Zwei Tore führten offensichtlich in das Innere dieses Komplexes. Wir steigen über den unteren Weg ein, durchstreifen die Gassen und Gewölbe und gelangen schließlich auf die Zinnen der bewehrten Anlage. Umgeben von mächtigen Mauern haben hier die Verteidiger des Tales Ausschau halten können. Weit hin reicht der Blick talaus, talein und ins Gebirge bis hinauf zum Koh-i-Baba, dem Vater und Erhalter des gesegneten Landes. Von hier fließen die Wasser zu Tal, die das Leben ermöglichen. Unsere Augen werden aber vor allem hingelenkt zum nächsten Ziel, dem großen Buddha, welcher wie sein Nebenbuhler — der kleine Buddha — in die Felsen in mühsamer Kleinarbeit hineingearbeitet ist.

Wir haben bald erfahren, daß es viele Wege durch das Gewölbegeirr des Klosterberges gibt, und daß es auch möglich ist, dem Buddha auf den Kopf zu steigen. Das Gewölbe darüber ist umrundet von einer Art Balkon, welcher große Öffnungen besitzt. Durch diese hat man einen Blick hinaus ins weite, freie Land mit wechselnden neuen Perspektiven. So schauen wir hinüber zum Berg, auf dem das

Seite 103: Muntere Bäche begleiten uns nach Bamyan. Seite 104: Ruinen einer zerstörten Stadt (Schare-surch z. d. Rote Stadt) kurz vor dem Tal von Bamyan.

Seite 105: Durch eine Pappelallee erreichen wir Bamyan.

Seite 106, 107: Die „tote Stadt“ Schar-i-Ghulghulah oder Schare tschum-tschuma z. d. Gerippe vermittelt uns noch einen guten Eindruck in das Leben einer Stadt, die, einem Ameisenhügel gleich, in der Tallandschaft beherrschend allen Verkehr kontrolliert.

Seite 108, 109 oben: Der Klosterberg von Bamyan mit großem Buddha, 53 m hoch und kleinem Buddha (der ältere, etwa um 100 v. Chr. entstanden) 35 m hoch. Unten: „Ja, da staunst du armer Reisender“, und Blick vom Kopf des großen Buddha zum Koh-i-Baba. Seite 110: Der große Buddha, kunstvoll aus dem Fels herausgearbeitet, zeigt heute nur noch Bruchstücke seines Glanzes und der majestätischen Formgebung. Das Gewand war einst mit Gold belegt und über dem Gewölbe des Kopfes befanden sich farbige Gemälde, die an die kulturelle Verbindung zu Hellas erinnerten.

Seite 111: Das Innere eines Klostreraumes. Seite 112: Der Aufstieg zur Tempelburg.

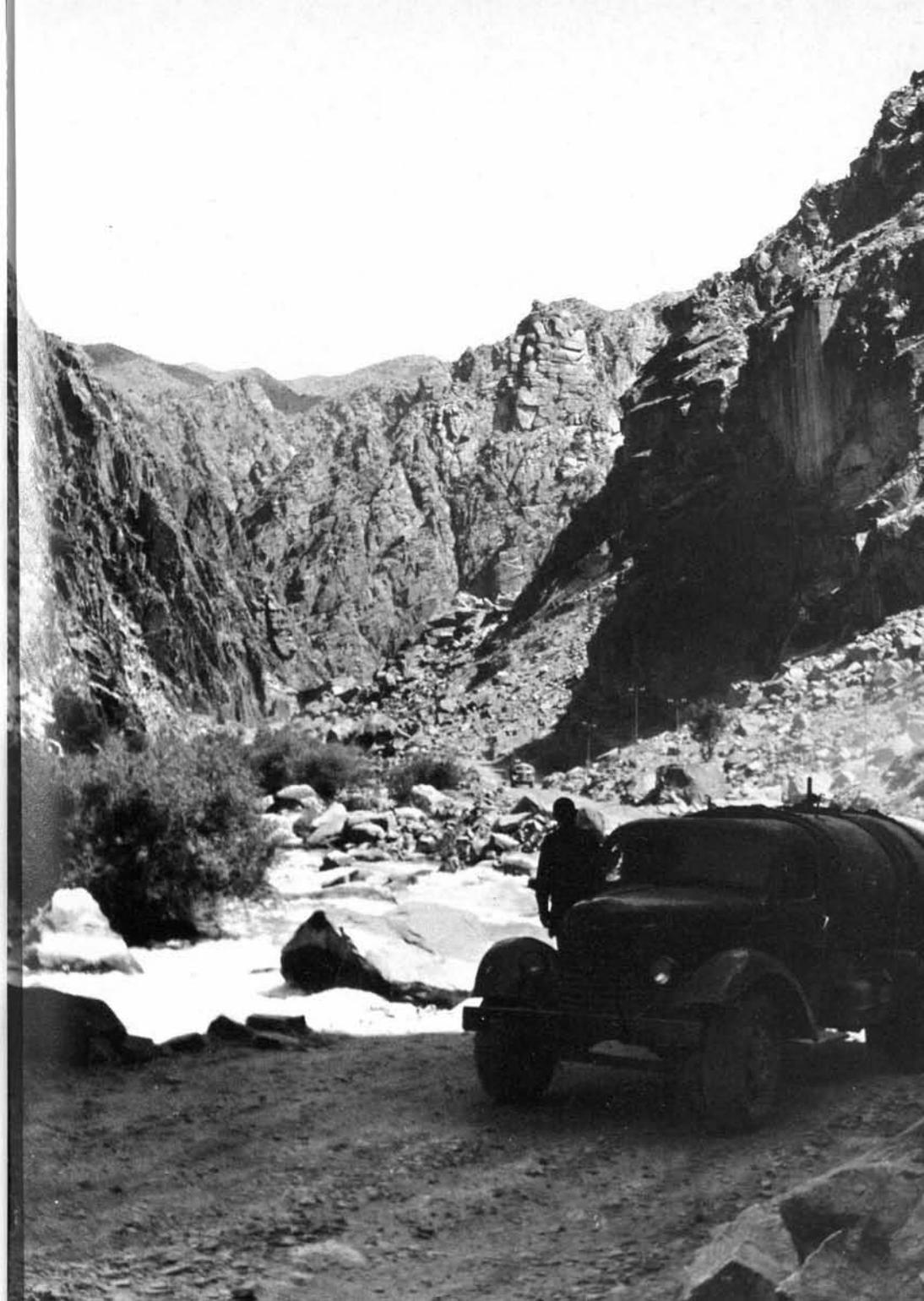
Hotel steht, und hinunter zur Dorfstraße mit den Serails von Bamyan. Doch auch hier ist man erstaunt, in eine grüne Welt zu blicken. So ganz anders, als es einem sonst im Land Afghanistan geboten wird. Bamyan ist ein fruchtbarer Flecken Erde, und es verwundert daher nicht, wenn hier eine Kultur entstanden ist und aufblühte, die weit über Länder strahlte und lange Zeiten überdauerte. Doch alles ist dahingegangen. Der Fanatismus der Religionskämpfer im 8. Jahrhundert hat den Klöstern und den Buddhas die ersten schweren Schäden zugefügt, die Horden Dschingis-Khans machten schließlich dem kulturellen Leben Bamyans im 13. Jahrhundert den Garaus. So sind heute die Höhlentempel ausgeräumt und ausgeräuchert: stumme Zeugen einer großen Vergangenheit! Nur spärlich entwickelte sich wohl aus der verbrannten Erde wieder das Grün der Weiden und Gärten. Zu der Höhe einer Pilgerstadt, wie sie es vor dem Aufkreuzen der Araber war, konnte sich der Ort Bamyan aber nicht mehr erholen. Wohl finden sich mannigfache Besucher ein, Schaulustige, wie wir es sind. Die Pilger aber, die mit Gläubigkeit den großen und den kleinen Buddhas huldigen, kommen wohl nicht wieder.

Kunduz, am 20. 7. 1964, steht im Notizbuch

Gestern vormittag sind wir hier angekommen nach einer interessanten, aber auch strapaziösen Fahrt über Bamyan und Pul-i-Chumri. Kunduz, wohl der bedeutendste Ort auf dem Wege zur russischen Grenze, liegt mitten in der fruchtbaren Ebene des Kunduz-Flusses und wird beherrscht von der Spinzar-Gesellschaft. Dieses halbstaatliche Unternehmen (60 % Staat und 40 % Privat) verarbeitet die Baumwolle zu Textilrohstoffen, Ölen, Fetten und Seifen. Etwa 50 000 t Baumwolle sollen im Bereich von Kunduz angepflanzt sein und verarbeitet werden. Im Rahmen eines 5-Jahres-Planes will man die Kapazität auf 90 000 t vergrößern.

Wir hätten sicherlich keine Bekanntschaft mit Spinzar und einigen Deutschen in diesem Betrieb gemacht, wäre nicht Heinrichs VW unterwegs schwach geworden. Die Kupplung machte noch notdürftig mit, eben so, daß wir mit Mühe Kunduz erreichten. Hier hofften wir auf rasche Hilfe.

Ein Polizist brachte uns in den Reparatur-Bazar. Auch mit Unterstützung unseres Dolmetschers kamen wir hier nicht so recht klar. Ersatzteile für unseren VW-Transporter gab es nicht. Als Reparaturwerkstatt erschien uns das Unternehmen nicht vertrauenerweckend genug. So fragten wir uns durch bis zu einem Herrn K. von besagter Spinzar-Fabrik. Immerhin wollte und will K. uns helfen, wenngleich seine Unterstützungsmöglichkeiten etwas in Fragezeichen gekleidet sind. Von einer Reparatur im Spinzar-Betrieb selbst rät er indessen ab. Sie sei zu teuer, und man müsse zuvor eine Sondergenehmigung einholen.





Was wir nun unbedingt nötig haben, sind neue Kupplungsteile. K. gibt uns seinen afghanischen Mitarbeiter mit, damit uns dieser den Weg zur Telefonvermittlung zeige. Unser Dolmetscher Abdul und der Helfer von K. sind Bekannte aus der Schule in Kabul. Da gibt es erst einmal eine echt afghanische Begrüßung, eine kleine Wiedersehensfeier. Abdul wird von seinem Freund eingeladen und schläft auch dort. Wir haben unsere Zelte am Fluß aufgeschlagen. Er will uns das Kämpfen am Kunduz-Fluß vermiesen. Hier gäbe es wilde Tiere, und außerdem dürfe die Polizei dies nicht wissen, sonst würden wir in die Stadt zurückgeholt.

Heinrich bringt Abdul in die Stadt zurück und berichtet mir von dieser Unterhaltung. Da die Sonderwünsche unseres Dolmetschers wachsen, so komme ich in Gedanken zu Mohammed, unserem getreuen Dolmetscher von 1961 und seinen Leistungen und ziehe Vergleiche. Ich hoffe nur, daß alles gut ausgeht.

Nach mehrstündigem Warten auf telefonische Verbindung kommt schließlich um 12 Uhr ein Funkgespräch mit Frau Pf. in Kabul zustande. Unseren sehr kühnen Wunsch, die komplette Kupplung oder evtl. Ersatzteile derselben zu beschaffen und noch um 13 Uhr zum Flugplatz zu bringen, kann sie verständlicherweise nicht realisieren. Sie verspricht zu helfen, sobald es geht. Ein erneutes Gespräch am Nachmittag bestätigt, daß trotz der schwierigen Verständigung per Funk wir verstanden wurden. Sie will mit dem Fachlehrer von der Techn. Schule die Teile bei Indermir, der VW-Vertretung, beschaffen und am 21. 7. zum Flugplatz bringen. Vorher fliegt keine Maschine mehr nach Kunduz. So können wir immerhin erfolgversprechend planen.

Die Unterhaltung mit K. über die Reparatur ist nicht ganz eindeutig und glücklich verlaufen. Wir lernen noch einen weiteren Herrn kennen, den Reparaturmeister des Spinzar-Betriebes, der uns ebenfalls helfen will. Mit Unterstützung seiner Landsleute führt er uns zum Spinzar-Vizedirektor. Hier wird uns auch erlaubt, zur Reparatur ins Werk zu gehen. Was sollen wir tun? Mit K. außerhalb (im Bazar) oder mit L. im Werk Heinrichs Wagen instandsetzen? Nach langem Hin und Her und Abwägen der Zeit, welche die Reparaturen beanspruchen sollen, erscheint uns das Erstere doch am günstigsten. Wir müssen uns entscheiden. Einer von beiden wird wohl enttäuscht sein! Inzwischen haben wir am Fluß Zeit und Muße, unseren Gedanken nachzugehen. Wir können im lauwarmen Wasser baden, Fische an-

Seite 115: In der Schlucht von Schikari begegnen uns viele Lastfahrzeuge, insbesondere Tankwagen, die Benzin aus Rußland nach Kabul und den übrigen Städten transportieren. Seite 116 oben: Viele Arbeitskolonnen sorgen dafür, daß die Steine, welche von den »rasenden« Autos zur Seite geschleudert werden, wieder auf die Straße kommen; Straßenstück auf dem Weg nach Kundus. Unten: Die vielsagende Antwort, welche Abdul zu dem umgestürzten Omnibus mir gab: Eingeschlagen.

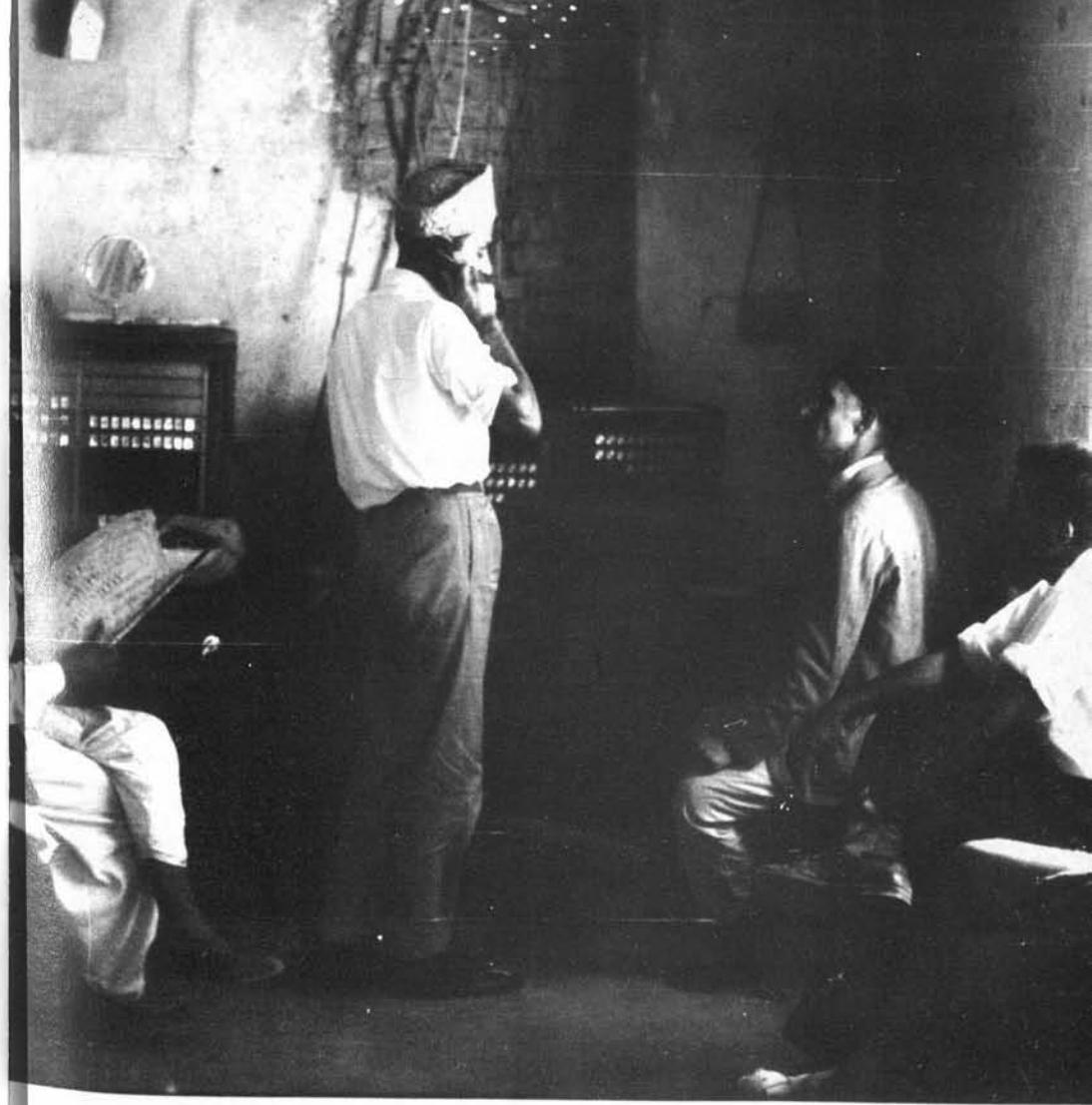
geln und lassen das Leben des Landvolkes an uns vorüberziehen. Ich halte Rückschau auf die vergangenen erlebnisreichen Tage seit Kabul.

In Bamyan tankten wir nochmals die Fahrzeuge voll auf und eilten gegen Abend talaus. Nach etwa 20 km bezogen wir im Schutze eines zerfallenen Gebäudes direkt über dem Fluß unser Nachtquartier.

Um Kilometer zu machen, fuhren wir etwas früher als üblich am nächsten Morgen ab, weiter talaus. Der Bamyan-Fluß schneidet sich immer mehr in das Bergmassiv ein. Schließlich durchbricht er in einer gewaltigen Schlucht das Gebirge. Nach einem etwa 20 km langen Lauf biegt er von der West-Ost-Richtung fast rechtwinklig nach Norden ab. Hier treffen wir die verkehrsreiche Straße von Charikar nach Kunduz, die Hauptverbindung von Rußland nach der Hauptstadt Afghanistans, eine zweite Nabelschnur des Landes ohne Schienenwege.

Nie geahnte, gewaltige Felsburgen, Steilwände und Tiefen tun sich abwechselnd vor uns auf. Dicht neben uns tosen die Wasser des Bamyan. Abdul nennt diese Schlucht von Schikari „das Tal der 7 Brücken“. Sie wurden vor etwa 30 Jahren gebaut. Nur mit dem Erstellen dieser Straße war es möglich, einen entwicklungsfähigen Kontakt mit den Nordprovinzen, die recht fruchtbar sind, und mit dem sowjetischen Nachbarn zu halten. Die Bedeutung wird uns sofort erkennbar. Lori über Lori, Transportfahrzeuge, Tankwagen begegnen uns flußauf und -abwärts in nicht abreißenden Ketten. Die Straße macht einen Umweg von etwas über 200 km, weil sie dem Lauf des Bamyanflusses folgt. Die Russen sind dabei, den Salang-Paß zu untertunneln. Damit wird statt einem großen U von 280 km nur ein Bindestrich von 80 km Strecke bleiben, eine gewaltige Verkürzung für den Weg von Kabul nach Kunduz. Wenn man noch bedenkt, daß auch eine glatte Asphaltstraße eine ruppige, staubige Landstraße ersetzt und keine Behinderung durch die Enge der Durchfahrten erfolgt, so ist dies ein beachtlicher Fortschritt. Bis Ende August 1964, d. h. zum Beginn der Staatsfeiertage, soll der Tunnel freigegeben sein, sagt Abdul, aufgrund einer letzten Rundfunkmeldung. Das wäre sehr schön und nützlich für unsere Rückfahrt. Vorerst haben wir uns noch mit den echt afghanischen Straßen abzuquälen, die dazu wohl sichtlich vernachlässigt werden, weil doch die neue Straße im Bau ist.

„Ab Doshi wird es besser“, sagt Abdul, „wir bekommen dann nur noch Asphaltstraßen bis Kunduz“. Die Freude währte indessen nicht sehr lange. In Doshi sehen wir auch die neue Brücke über den Fluß und die asphaltierte Straße zum Tunnel. Auch ein kurzes Stück Asphaltstraße über den Ort Doshi hinaus können wir genießen. Doch dann geht unsere Fahrbahn wieder ins staubige Original über. Aus
In der Telefonvermittlung von Kundus.





ist es mit dem Vergnügen. So können wir auch nicht mehr — wie ursprünglich geplant — am 18. 7. Kunduz erreichen, sondern müssen etwa 100 km davor bei Pul-i-Kumri noch die Nacht verbringen. Abdul möchte den Verlockungen seiner Landsleute nachgeben und bei ihnen im Dorf schlafen. Wir bestehen darauf, auf dem Platz vor dem Ort bei uns zu bleiben. Offensichtlich hat er Angst vor wilden Tieren, die es hier nach den Aussagen der Leute noch geben soll, und schläft auf dem Dach des Transporters. Mir ist dies, da ich im Innern des Wagens mein Lager bezogen habe, indessen nicht sehr sympathisch. In der Nacht rumpelt und poltert und schaukelt es immerzu. Das Blechdach verstärkt jedes Geräusch. Außerdem befürchte ich, das Dach könnte Beulen bekommen, wenn das Gewicht nicht gleichmäßig auf die gesamte Fläche verteilt wird.

Kunduz, dieser für ganz Afghanistan so bedeutende Industrieort, empfängt uns mit Umleitungen durch schmale und schmutzige Gäßchen. Doch dann stehen wir umringt von einer Vielzahl lebhafter, geschäftstüchtiger, farbenprächtiger Männer auf dem Hauptplatz, einem Rondell mit Lichtmast und kleinem Podium für den Polizisten in der Mitte.

Mittwoch, den 22. 7. 1964

Am Ufer des Kokscha-Flusses haben wir ein schönes Plätzchen zur Nachtbleibe gefunden. Jetzt am Morgen fällt es meinen Kameraden offensichtlich schwer, in Gang zu kommen. Um 5 Uhr wollten wir fahren, jetzt ist es 4.45 Uhr, und noch rührt sich nichts. Wir wollen doch die Verluste an Fahrstunden der letzten Tage einholen.

Frau Pf. hat pünktlich das Paket mit den Kupplungsteilen zum Flugplatz gebracht. Der Monteur im Bazar weiß durch Herrn K. bestens Bescheid, was er zu tun hat. Er verspricht uns auch, um 14 Uhr das Fahrzeug fit zu haben. Nur zusehen darf man nicht, wie das gemacht wird, wenn einem das Techniker-Herz nicht bluten soll. Schließlich schaffen die fleißigen Helfer es doch, die Schrauben und Muttern zu lädieren und den Motor aus dem Fahrgestell herauszuholen. Heinrich und ich fahren derweil zum Fluß und reparieren die Reifen, welche uns inzwischen defektgegangen sind. Nach Rückkehr zum Bazar um 13 Uhr haben sie inzwischen die Kupplung eingesetzt, und um 16 Uhr sind wir tatsächlich startklar. Über nicht gerade gute Straßen erreichen wir Khanabad. Doch bis zum nächsten Ort reichte es nicht mehr. In Khanabad werden noch Einkäufe getätigt.

Seite 120 oben: Fähre über den Kundusfluß. Unten: In einer Tschaikana (Teestube).

Zebak, 25. 7. 1964

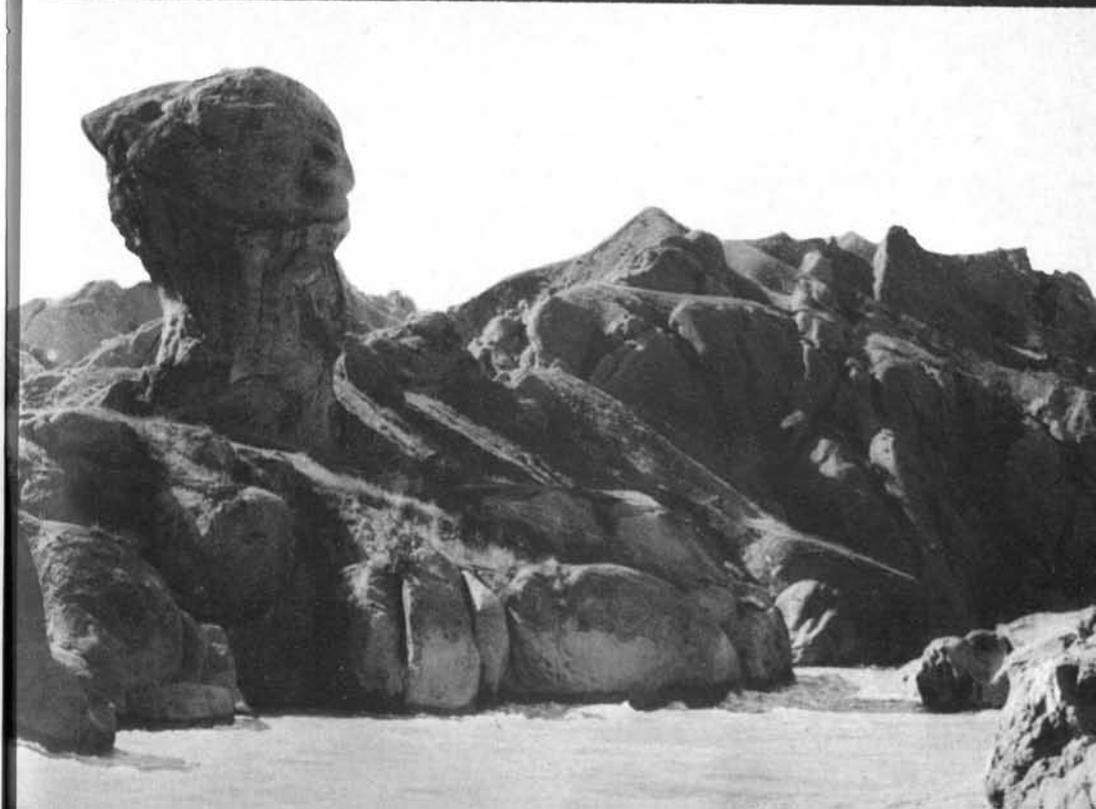
Gestern mittag gegen 13.30 Uhr sind wir am Ende unserer Fahrstraße unter Schutz und in Begleitung des Alakador von Zebak hier angekommen. Die letzten Meter gingen durch den Fluß und waren ein wenig zuviel für unsere treuen VW-Esel. Es mußte kräftig nachgeholfen werden; sonst hätten wir langsam aber sicher die Wagen talaus treiben sehen. Nun, wir sind hier gastfreundlich untergekommen. Die Wagen stehen im Hof der Regierung unter Schloß und Riegel und dürfen vorerst ausruhen. Nur Benzin möchten wir noch für sie haben, um sicher zurückzukommen.

Jetzt hebt das große Packen an, nachdem das Fahren zu Ende ist. In Talikhan sollten die letzten Einkäufe getätigt werden. Es dauert mal wieder viel länger, als von mir einkalkuliert. Brot kann nicht aufgetrieben werden; mit Zucker kommt man nicht voran. Die Erbsen sind teurer, als Abdul es uns angezeigt hat. Schließlich merkt auch die Polizei, daß Fremde im Städtchen sind. So kommt der übliche zusätzliche Aufenthalt mit Pässe- und Briefezeigen, die ausführlich abgeschrieben werden müssen. Nach über 2 Stunden geht es tatsächlich weiter. Außerhalb wird noch die Tankstelle aufgesucht, um auch den Wagen die nötige Energie zu geben.

So war nicht mehr damit zu rechnen, daß wir am 23. 7. Faizabad, die Hauptstadt von Badakhschan erreichen. Etwa 30 km zuvor beziehen wir am wasserreichen und strömenden Kokscha-Fluß auf einer Schwemmfläche das Nachtquartier. In der Nähe befinden sich Almsiedlungen. Ein mächtiger Baum auf der großen Geröllebene fällt auf. „Es ist also doch möglich, das Steppen- und Wüstengelände zu bepflanzen, wenn man sich nur Mühe gibt!“

Am Vormittag werden wir in Faizabad von den Polizei- und Regierungsstellen empfangen. Man wartete bereits auf uns schon die ganze Nacht über, weil wir avisiert wurden von unterwegs. Die Stadt hat ihren ganz persönlichen Charakter. Hoch über dem Steilufer des Flusses liegt sie im Vormittagssonnenschein. Ein einzelnes Haus, das Gästehaus der Regierung, auf einer Felseninsel fällt besonders auf. Hier sollten wir untergebracht werden, so sagte man uns bei der Ankunft. Doch daraus wurde nun nichts. Wir wollten unbedingt schnellstens weiter, weil wir mehr Tage bis hierher benötigt haben als im Programm vorgesehen waren.

Seite 123 oben: Hauptstraße in Keschem. Unten: Im Kokscha-Tal.
Seite 124: Brücke über einen Seitenfluß des Kokscha.







Eine neue Brücke führt vom Westufer des Flusses hinüber zur eigentlichen Stadt. Der Verkehrspolizist auf seinem Podest empfängt uns mit Pfeifen. Weit und breit ist kein Auto zu sehen. Polizisten weisen uns den winkelreichen Weg zum Polizeipräsidenten. Dort werden wir begrüßt wie verlorengegangene Söhne. Beim Einkaufen der noch fehlenden Lebensmittel und Benzin ist der Polizeigewaltige der Stadt persönlich behilflich. Sonst hätten wir große Schwierigkeiten. Vor der Ernte sind diese Dinge selten und teuer. Faizabad bedeutet wieder einen Aufenthalt von mehreren Stunden. Zum Glück ist der Gouverneur außerhalb auf Inspektionsreise im Wakhan. Wir lernen ihn später auf der neuen Polizeistelle und Hotel in Zebak kennen.

Die Fahrt nach dort ist mit mancherlei Tücken behaftet. Wir werden von Faizabad aus beim Alkador in Zebak angekündigt. Abdul ist vorsichtig genug zu sagen, wenn es vorher dunkel wird, kommen wir erst am nächsten Tag. Der Weg ist doch beschwerlicher, als wir uns denken konnten. Das gebirgige Gelände, tief unter uns der Warduj-Fluß, gibt manche Nuß zu knacken auf. Die Landschaft, abwechslungsreich und interessant genug, erlaubt uns aber doch wenig Muße zum Schauen und Bewundern. Unsere ganze Aufmerksamkeit müssen wir der tückenreichen, holprigen Straße widmen, die in Kehren mit wechselnder Steilheit und großen Löchern und St einbrocken entlang des Flußtales stetig aufwärts leitet.

Langsam aber sicher kommen wir in die Dunkelheit. Im Licht der Scheinwerfer läßt es sich in einem solch irrigen Gelände beschwerlich fahren. Nach einigen Aufschlägen entschieße ich mich doch, auf dem Platz vor einer Brücke anzuhalten. Peter meutert und rebelliert zwar. Warum, ist mir nicht ganz erklärlich.

Es war gut so; denn kurz danach kommen Steigungen, die unsere Fahrzeuge aus eigenen Kräften nicht mehr meistern können. Mit Hilfe von vier Pferdetreibern wird das Gepäck den Hang hinauftransportiert. Schließlich helfen uns noch die Soldaten der Wakhan-Truppe, die Fahrzeuge zur Höhe zu schieben. Noch kurze Anstiege und starke Gefällstrecken — die uns für den Rückweg Fragezeichen aufgeben — sind zu meistern. Dann sind wir durch den engen Gebirgsriegel hindurch auf der ebenen Stufe von Zabak.

Gegen Mittag kommen wir zur Polizeistelle am Ortseingang, wo der Alakador bereits auf uns wartet.

Hier lernen wir auch den Offizier für die Grenzverteidigung kennen. Beide erwarten den Gouverneur von Faizabad, der im Wakhan war und hier mit seinem Stab bald eintreffen soll. Auch wir werden Seite 125 oben: Bazarstraße in Faizabad. Zwei Schusterwerkstätten. Unten: Barak, mit Hilfe der Einheimischen schaffen wir den Weg in den Ort.

Seite 126 oben: Zum Empfang in Zebak haben sich der Alakador und der Grenzoffizier eingefunden. Unten: Um in den Serail des Alakadors von Zebak zu kommen, muß der Weg dahin erst vorbereitet werden. Mit Hilfe der einheimischen Bevölkerung durchqueren wir die vielen Bäche.

vorgestellt und können dem hohen Herrn des Gebietes unsere kurze Aufwartung machen. Unsere Bitte, auch den Wakhan-Korridor besuchen zu dürfen, sollte indessen nicht positiv beantwortet werden. Unsere Papiere würden davon nichts erwähnen, und ohne die Regierung in Kabul könne er uns diesen Wunsch nicht erfüllen. „I am sorry“, waren seine letzten Worte.

Im Schlepp des Alakador fahren wir nun in seine Residenz nach Zebak.

Am Grenzposten, Tanai-Sanglitsch, 27. 7. 1964

Wir konnten in Zebak mehr Pferde angeboten bekommen, als wir notwendig hatten. So sollte ich mit salomonischem Urteil entscheiden und die nicht erforderlichen Tiere nach Hause schicken, damit kein Streit entsteht. Da einige Fohlen mitgekommen sind, so habe ich die „Mütter“ mit den jüngsten und schwächlichsten Tieren entlassen. Der Handel um die Taxe war verhältnismäßig kurz und einfach: 50 Afghani pro Tag. Da wir um 8 Uhr noch nicht abmarschieren konnten, weil das Gepäck nicht klar war, so einigten wir uns, daß der erste Tag voll bezahlt wird.

Schließlich bestand die Truppe aus 9 Pack- und 3 Reittieren. Gegen 11 Uhr kommt der Troß langsam in Gang. Der Alakador geht mit uns; denn er will wohl mal sein Gebiet kennenlernen. Dann soll auch mal eine Straße nach Sanglitsch gebaut werden, so macht uns Abdul verständlich. Gleich zu Beginn führt der Weg durch den Sanglitsch-Fluß. Peter „der Mutige“ will — anstelle zu reiten — mit seinen Holzpantinen die strömenden Wasser durchwaten. Dabei verliert er einen Schuh, landet im Wasser und hat viel Glück, noch unbeschadet ans Ufer zu kommen. Hoffentlich hat er eine Lektion für später erhalten!

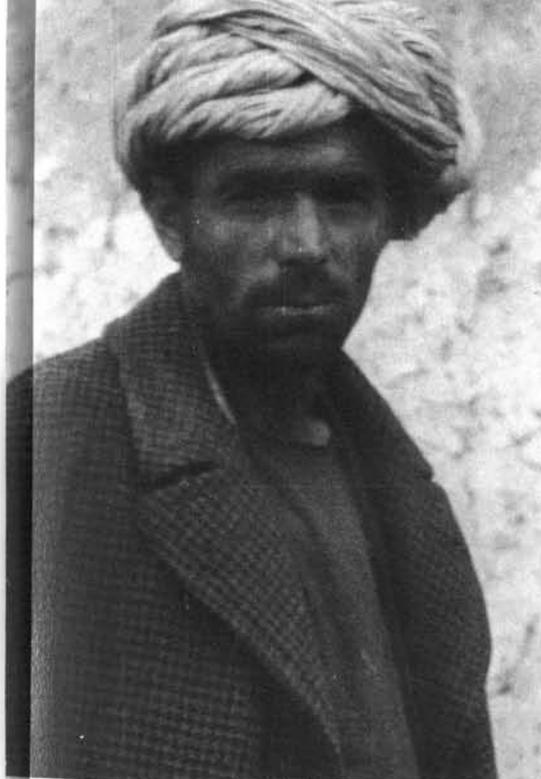
In dem kleinen Ort Por wird eine Rast eingelegt. Hier treffen wir bereits den Grenzoffizier, den wir in Zebak kennengelernt haben, und der unseren Weg beschatten soll. Abendrast wollen unsere Leute bereits sehr früh in dem Ort Iskatul einlegen. Ich bestehe darauf, weiterzugehen, weil der Malik von Sanglitsch sagte, in etwa einer Stunde soll eine Weidefläche kommen. So treffen wir auch eine gute Stätte für eine nächtliche Bleibe. Wir geben den Treibern Reis, Fett und Salz. Sie verstehen sofort, was damit zu tun ist. Für den Alakador und Abdul — die wichtigsten Personen — muß ein Zelt aufgebaut werden! Wir selbst schlafen ohne Schutz im Freien.

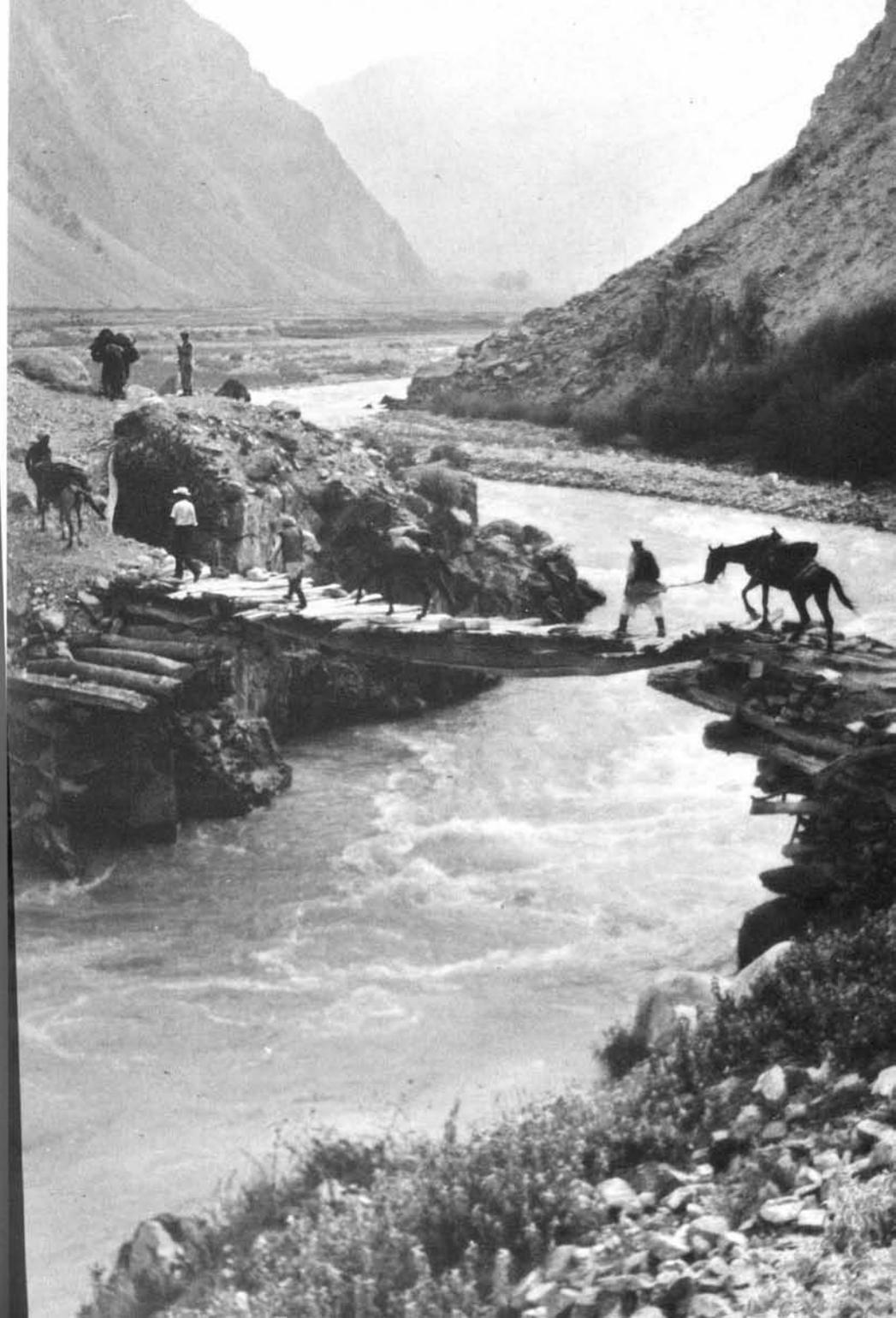
Seite 129 oben: Der Bürgermeister (Malik) von Sanglitsch (links). — Der Alakador aus Zebak (rechts). Unten: Verhandlung in Zebak um das Mieten der Pferde.

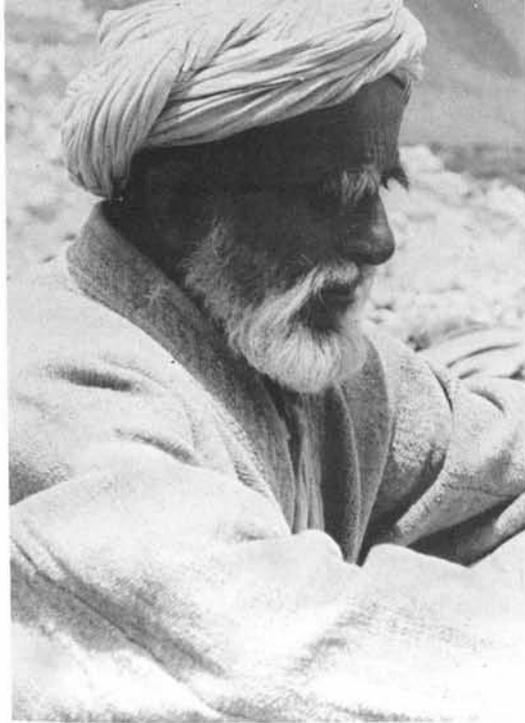
Seite 130 oben: Hinter Zebak muß der Sanglitsch durchquert werden. Unten: Der Weg im Sanglitschtal aufwärts. Seite 131: Die Brücke über den Fluß bei Por.

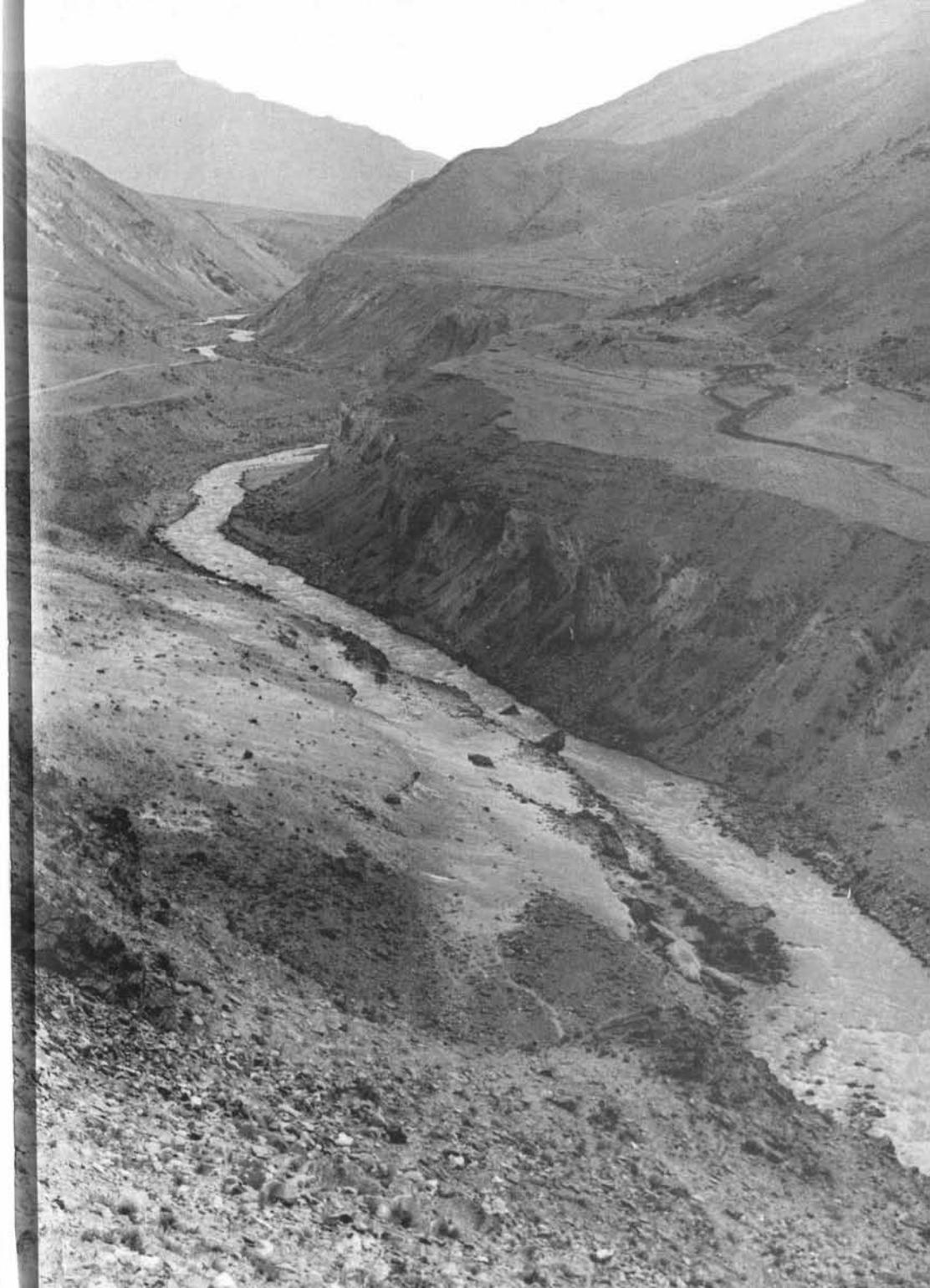
Seite 132 oben: Der Ort Sanglitsch. Unten und Seite 133 und 134: Leute aus Sanglitsch. Seite 135: Das obere Sanglitsch-Tal. Seite 136: Mann mit Tragkorb in Sanglitsch.

Seite 137 oben: Tanai-Sanglitsch. Unten: Soldaten in Tanai-Sanglitsch versperren uns den Weg ins Rosdara-Tal.

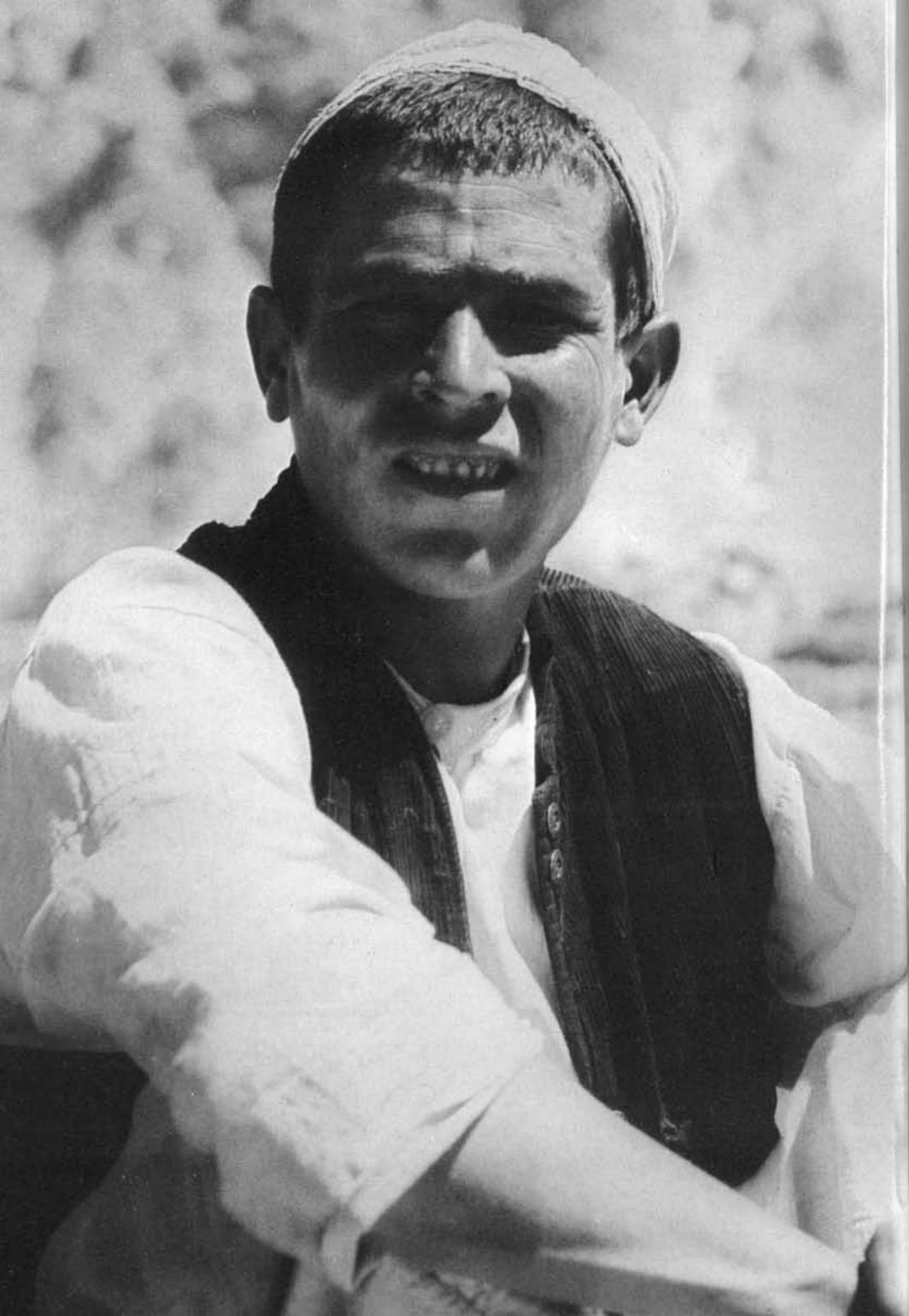












Am Morgen gibt es etwas Ärger, weil das Schlafen und Packen offensichtlich nicht rasch genug zu beenden ist und die Treiber unruhig auf uns warten. Bereits um 11 Uhr erreichen wir Sanglitsch. Hier entsteht ein ernsthaftes Palaver um den Weiterweg. Die Treiber sagen, sie wären zu schnell gegangen und wollten zwei Tage bezahlt haben. Ich erkläre mich bereit, 80 Afghani zu geben und für den Weiterweg, etwa ein halber Tag, noch 30 Afghani. Wir erzielen keine Einigung. Die Treiber gehen aus Protest. Nur der Anführer bleibt. Nach einiger Zeit kommen einige der Leute zurück und nehmen das angebotene Geld an.

Rasch haben wir Esel und Träger für den Weiterweg vom Dorfe Sanglitsch erhalten. Ein Treiber aus Zebak, Mirbadaschi, mit seinem Pferd will bei uns bleiben. Die Lastenträger sollen pro Tag 30 Afghani und die Treiber für die Esel 40 Afghani erhalten.

Etwa nach zwei Wegstunden, gegen 17.00 Uhr, erreichen wir ein Schwemmland mit Sandflächen, Graspölstern als Futter für die Tiere und Weidebüschen zum Schutze gegen den nächtlichen Wind, ca. 3360 m hoch gelegen. Von hier aus zieht das Tal, welches wir hinaufsteigen wollen, vom Haupttal nach Südosten. Da mit Regen zu rechnen ist, stellen wir das große Zelt für die Proviantssäcke und für uns auf, der Alakador und Abdul erhalten wieder das Hauszelt für die Nacht.

Wir werden häufig durch das Brüllen und Jaulen der Esel wachgerüttelt. Am Morgen hat das Muttertier, welches mein Gepäck getragen hat, ein Eselchen geboren. So müssen wir auf dieses Tier verzichten und die Lasten auf die übrigen verteilen.

Der Aufbruch geht heute wesentlich rascher vor sich als am Vortag. Um 7.15 Uhr sind wir bereits startklar. Der Alakador verläßt uns und geht zurück über Sanglitsch nach Zebak. Auf getrennten Wegen erreichen wir den Grenzposten Tanai-Sanglitsch, von dem bereits gestern gesprochen, und von dem sonderbare Dinge berichtet wurden. Hier am Eingang zu unserem Tal soll vorerst der Schluß unseres Marsches sein.

Die Grenzposten pflanzen sich vor uns auf. Weder mit Drohungen noch mit den Argumenten, daß es uns schriftlich von der Regierung erlaubt sei, dieses Gebiet aufzusuchen, lassen sie sich erweichen. So sind wir zu einem nicht absehbaren Halt gezwungen. Nach langem Palaver erreichen wir schließlich, daß einer der Grenzsoldaten als Reiter nach Sanglitsch eilt, um den uns bekannten Offizier zu bitten, zur Entscheidung nach hier zu kommen. Er kehrt schneller als gedacht allein, ohne den hohen Vorgesetzten, aber immerhin mit der Nachricht zurück, daß er gegen einen Aufstieg zum Talende nichts einzuwenden habe; zwar ohne seinen offiziellen Schutz, aber immerhin, wir können weiter!

Seite 138: Mirbadaschi, unser Träger.

Die Bergwelt des Rosdara-Tales

Hauptlager, 28. 7. 1964

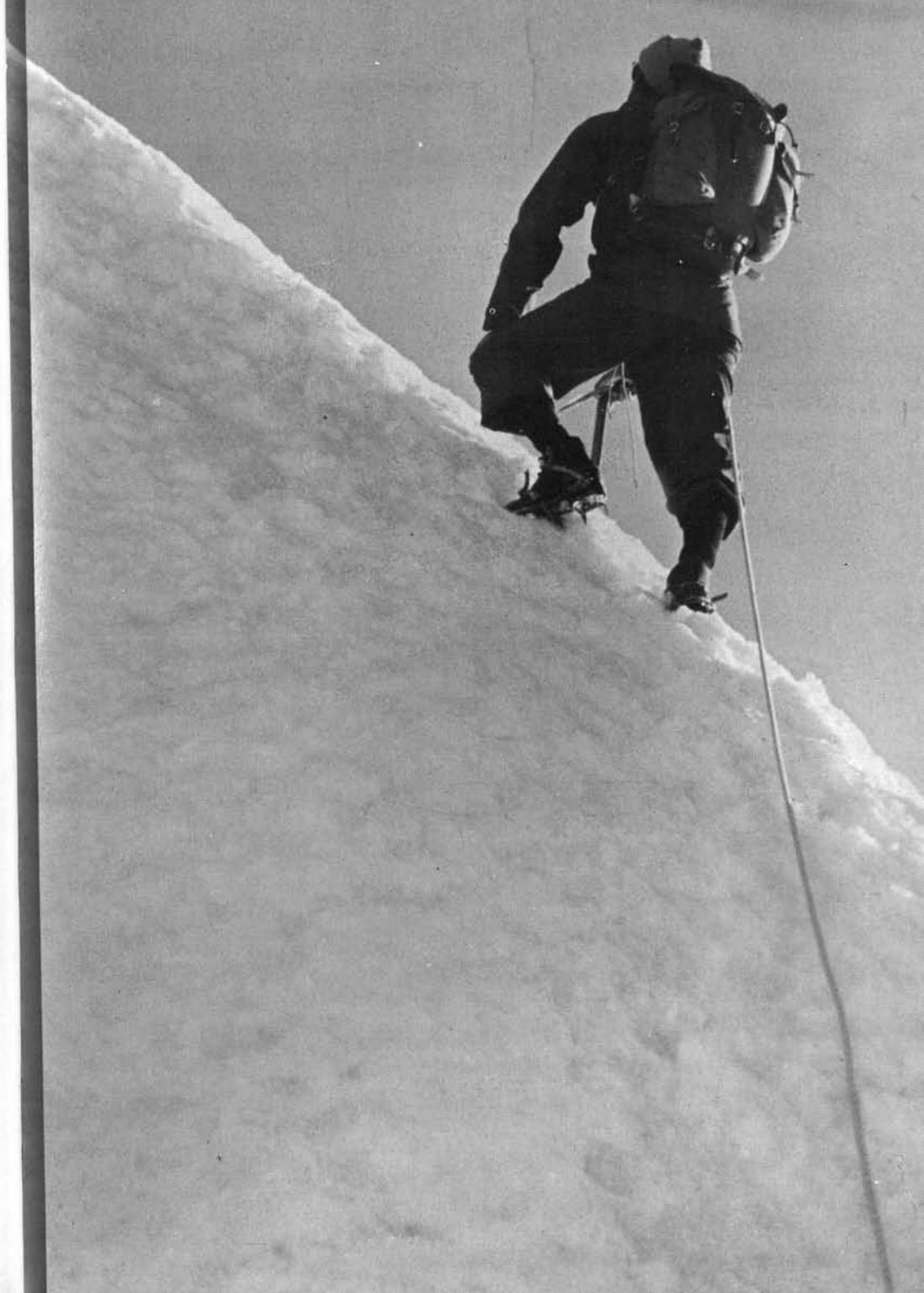
Es ist 12 Uhr, und die Leute aus Sanglitsch haben das Hauptlager verlassen. Zwei Soldaten und der Pferdetreiber aus Zebak, Mirbadaschi, bleiben bei uns. Ich habe Abdul erklärt, daß die Soldaten, die entgegen der schriftlichen Verzichtserklärung nun doch mitgekommen sind, von uns nicht verpflichtet werden können. Bleiben würden sie wohl gar zu gern, möchten sie doch wissen, was sich hier bei uns tut. Wenn nur nicht das Verpflegen wäre, dann hätten wir nichts dagegen einzuwenden. „Wir würden nicht Schutz vor den bösen pakistanischen Feinden benötigen, weil wir ihnen auch kein Leid zufügen“ sollte Abdul verständlich machen.

Bis hierher war es wahrlich ein Weg mit Hindernissen. Gestern gegen 13 Uhr kam der Depeschenmann mit der Nachricht vom Grenzoffizier. Wir gaben bereitwillig zu Papier, daß er nicht Garantie für uns und die Leute aus Sanglitsch übernehmen müsse. Nach etwa drei Stunden erreichten wir den kleinen See (Hause churd) ca. 3600 m. Er lud zur Rast ein, zumal die Zeit zum Tagesende gekommen war. So stellten wir hier zum Schutz vor der Kälte wieder die Zelte auf. Die Leute sollten Windschutz haben und im großen Proviantzelt schlafen.

Am Abend wurde eifrig geangelt. Abdul bewies sein Talent und brachte uns die größten Forellen zum Abendbrot. Alle Fischesser kamen voll auf ihre Kosten.

Während der Nacht konnte ich kaum Ruhe finden. Es dauerte lange, bis die Leute mit ihrem lauten Disput verstummten und sich Schlafen legten. Bald stellte ich fest, daß sie die Esel entgegen unserem Wunsch in die Nähe unseres Zelttes geholt hatten. Das Wimmern, Jaulen, Heulen, Schluchzen, Stöhnen, und was man noch an Mißbehagen bei Tieren ermitteln kann, vereinen die Esel auf sich. Es ist für einen, der es noch nicht kennengelernt, besser gesagt, bei Nacht erlebt hat, wohl kaum vorstellbar, welches Repertoire an Geräuschen und Tönen diese Tiere zur Verständigung und auch zur Belästigung der Umwelt von der Natur mitbekommen haben.

Wie immer beim Grauen des Tages belebt sich das Lager der Leute. Sie fachen das Feuer an. Dann ist es ganz aus mit der Ruhe. So fällt es schwer, aufzustehen. Heinrich, der die Aufgabe des Weckens übernommen hat, vermerkt dies ebenfalls mit Mißbehagen, was sonst nicht seine Art ist.





Kurz vor 7 Uhr kommen wir in Gang. Durch das abwechslungsreiche Tal, immer am Wasser entlang, erreichen wir gegen 9 Uhr den großen See (Hause Kalan). Hier entlasten die Leute ohne Aufforderung die Tiere und sich selber. Sie stellen unmißverständlich fest, daß für sie das Ziel erreicht sei. Nur mit gutem Zureden und Versprechen eines Sondergeldes von 5 Afghani tragen sie auf dem Rücken unser Gepäck weiter bis zum Ende des großen Sees und noch ein kleines Stückchen Weg höher zum Hauptlager I. Hier bietet sich ein Plätzchen trockenen Geländes und eben genug, um sich häuslich einzurichten.

30. 7. 1964

Soeben hat die Sonne das Zelt über dem großen See erreicht, es ist erfahrungsgemäß genau 7.45 Uhr. Der Himmel strahlt blau wie gestern und die Tage davor.

Gestern beim Einrichten des Hauptlagers gab es eine Kontroverse mit Veit und Hermann um den Platz und die Ausrichtung des großen Magazinzelttes. Dabei traten im Untergrund Mißtöne zutage, die mich einen Tag lang beschäftigten. So ging ich in der Frühe kurz vor 8 Uhr allein das Tal hinauf. Eigentlich wollte ich mich nur von der Kühle der Nacht etwas in der Sonne aufwärmen. Dabei stieg ich immer höher und erkundete die Möglichkeiten für ein Hochlager. Ich mußte feststellen, daß unser Hauptlager viel zu tief liegt. Heute wurden wir uns rasch einig, mit Hilfe des Pferdes unser Hauptlager etwa eine Stunde höher am Ende eines kleinen, flachen Sees zu erstellen. Das Einrichten des neuen Hauptlagers bereitete keine sonderlichen Schwierigkeiten. Heinrich mit Abdul, Hermann und Veit erstiegen einen Berg in der Nähe des Lagers. Es handelte sich um den Hauptberg, der den Weg zum Dorah-Paß beherrscht, ca. 4820 m hoch.

Koh-i-Dosachdara (R 14) 1. 8. 1964 (14 Uhr), 4950 m

Heute kommt es zum ersten Erkundungsvorstoß.

8.30 Uhr Aufstieg, talauf bis zum Moränenende. Über Geröllhalden und Blockstufen verfolgen wir einen Grat (Ost-Grat). Die Teilnehmer sind Abdul, Heinrich, Peter, Sepp und Veit. In dieser Reihenfolge finden wir uns auf dem Gipfel ein. Schöne Aussicht, beherrschend im Süden der Koh-i-Chrebek und im Südwesten der Koh-i-Bandakor als der höchste belohnt die Aufstiegs mühe.

2. 8. 1964 — Hauptlager

Es sind noch einige wichtige Begebenheiten nachzuholen. Vorgestern wurde das Hauptlager verlegt, damit wir näher an den Bergen sind, die wir zu ersteigen beabsichtigen. Jeder von uns hat dreimal den 1¹/₂stündigen Weg zu gehen gehabt. Gestern brachte

Seite 142: Am großen See (Hause Kalan). Im Hintergrund der Koh-i-Moratbek.

unser Träger Mirbadaschi sogar drei Lasten auf einmal herauf. Hermann mußte sich noch pflegen; denn er verstauchte sich den Fuß beim Abstieg vom Dorah-Berg. Er bewachte das Lager. Als wir, Heinrich und ich, vom Aussichtsberg zurückkommen, wurde in einer Spontanaktion das große Zelt mit Vordach — das vor Tagen soviel Kummer bereitet hat — um 180° gedreht, damit es günstiger außer Wind steht. Außerdem haben wir, wenn wir uns darin aufhalten, schöne Aussicht auf die Berge im Talschluß.

Heute früh wurde länger als gewöhnlich geschlafen. Jetzt ist es 11 Uhr, und es ist geplant, ein Hochlager zu errichten. Eigentlich verspürte ich keine große Lust, mit aufzusteigen, dort zu bleiben und morgen anschließend eine Tour zu machen. Ich ginge wohl mit, möchte aber dann zurück. Abdul soll ins Tal von Sanglitsch und Besorgungen mit dem Träger Mirbadaschi machen.

Jetzt um 19 Uhr bin ich ganz allein im Hauptlager. Hermann und Peter wollten am Abend wieder vom Errichten des Hochlagers zurückkommen. Doch ich rechne nicht mehr damit. Abdul und ich hatten die Absicht, Fische im großen See für das Abendbrot zu angeln. Der Wind stand sehr ungünstig, so daß nichts daraus wurde. Keinen Schwanz konnten wir an die Angel bekommen! Ärgerlich war auch, daß die Angel von Abdul nicht mehr aufzufinden war. Abdul vermutet, daß der Träger sie entwendet und versteckt hat. Vielleicht haben aber die Soldaten die Rute weggenommen. Der Vorfall veranlaßte uns, Mirbadaschi, unseren Träger, zu examinieren, als er gegen 16 Uhr auf halbem Wege zum Hauptlager, von unten kommend, auftauchte. Wir durchsuchten seine Säcke. Vorsichtshalber ließen wir uns seinen Ausweis geben. Man kann nie wissen! Mirbadaschi wollte 100 Afghani für seine bisherige Arbeit haben. Da ich nur 90 Afghani bei mir hatte, gab ich ihm diese als Lohn für drei Arbeitstage, so wie wir es festgelegt hatten.

Der Himmel war heute sehr bewölkt, und es windete stark. Ob Heinrich und Veit morgen Glück bei ihrem Unternehmen haben? Ich rechne damit, daß Hermann und Peter nach hier zurückkehren. Es ist doch etwas ungemütlich, ganz allein im Hauptlager.

4. 8. 1964 — Hauptlager — 8.15 Uhr

Die Sonne hat mich munter gemacht. Mirbadaschi und Abdul wandeln schon in der Gegend herum. Die Afghanen sind stets früh auf. Nur Heinrich, Peter und Hermann regen sich noch nicht. Sie wollen sich wohl von dem Schrecken der Abendstunden erholen.

Gestern beabsichtigten Hermann und ich, angeln zu gehen. Auf halbem Wege, am Ende des oberen Sees, stellte ich betrübt fest, daß die Angelschnüre sich nicht mehr im Eimer befinden, den ich mit

*Seite 145 Oben: Beim Auszahlen der Träger von Sanglitsch.
Unten: Hauptlager, Blick talaus, rechts im Bild Dorah-Paß*









dem Angelstock geschultert hatte. Ich ging fast eine Stunde zurück bis zum Hauptlager, fand aber weder den Karton, auf den die Schnüre aufgezogen waren noch andere Schnüre in den Vorratskisten. So pilgerte ich zurück zu Hermann, immer suchend nach dem Verlorenen. Hermann sonnte sich derweil, so daß mir nichts anderes übrigblieb, als es ihm gleich zu tun.

Auf dem Rückweg gegen 16 Uhr fanden wir kurz vor dem Zeltplatz unsere Schnüre. Ein Trost. Wenn wir auch keine Fische gefangen haben, so haben wir doch wenigstens die Angelhaken wiederbekommen.

Inzwischen war Peter eingetroffen. Er wollte allein einen Berg besteigen und hat es wohl, weil ihm das Geröll zu beschwerlich war, aufgegeben und ist nach hier abgestiegen.

Wir bereiteten das Abendbrot vor und rechneten damit, daß auch Heinrich und Veit von ihrer Bergtour zurückkommen. Wir waren schon beim Essen, da erschien eine Gestalt von oben: Heinrich. Er freute sich, an die gedeckte Tafel zu kommen.

Ob wohl auch Abdul und Mirbadaschi noch kommen: Kaum ausgesprochen, erschien Abdul, und wenig später sahen wir Mirbadaschi mit dem geschlachteten Schaf von unten nahen (100 Afghani). Ein großes Schlachtfest wurde uns — kaum erwartet — doch noch gegönnt. Leber, Herz und Nieren wurden gebraten. Inzwischen wollte unsere Gaslaterne ihr Leuchten aufgeben. Heinrich war sogleich bereit, eine neue Kartusche einzusetzen. In der Dunkelheit fand er die Rasterung für den Druckhalter nicht. Gas strömte aus und entzündete sich an der Flamme des Petrolkochers. Heinrich, der etwa 2 m entfernt stand, das Zelt und Kanister waren im Nu in Flammen. Man konnte gar nicht spontan erkennen, wo sich der Hauptbrand befand. Die Kartusche tobte sich derweil in der Ecke des Überzeltes aus. Heinrich rannte in den nahen Bach, um mit Wasser das brennende Gas an seinem Körper abzutöten. Ich beförderte die Kartusche ins Freie, wo sie sich auf einem Grashügel austoben konnte. Vor Schreck hatte Heinrich auch noch das ungefährliche Laternenoberteil weggeworfen. Doch erfreulicherweise war es heil geblieben, so daß die Leuchte nach Einsetzen eines neuen Glühstrumpfes und einer Kartusche in neuem Glanze erstrahlte.

Seite 146: Weg vom Hauptlager zum Hochlager.

Seite 147 oben: Seltsames Schneegebilde beim Aufstieg zum Koh-i-Dorah.

Unten: Ein blauer Rittersporn ist vielerorts zwischen den Steinen anzutreffen. Er bevorzugt einen Gürtel zwischen 4000 und 4500 m Höhe.

Seite 148: Blick vom Hochlager zum Koh-i-Mondal.

Seite 149: Blick vom Hochlager zum Koh-i-Wareng (oben) und Koh-i-Moratbek (unten).

Seite 150: Noch in etwa 5000 m Höhe fanden wir Disteln von anmutiger Schönheit. Wo von die Pflanzen leben ist ein Rätsel der Natur.

Übriggeblieben sind zur Erinnerung verbrannte Haare bei Heinrich und mir, eine verbogene Zeltstange und ein dunkles Loch im gelben Überzelt. Der Braten schmeckte trotz Mißgeschicks recht gut. Abdul und Mirbadaschi hatten das Weite gesucht und gestanden mir heute früh, daß sie Angst bekommen hätten und sich in ihr dunkles Zeltinnere flüchteten.

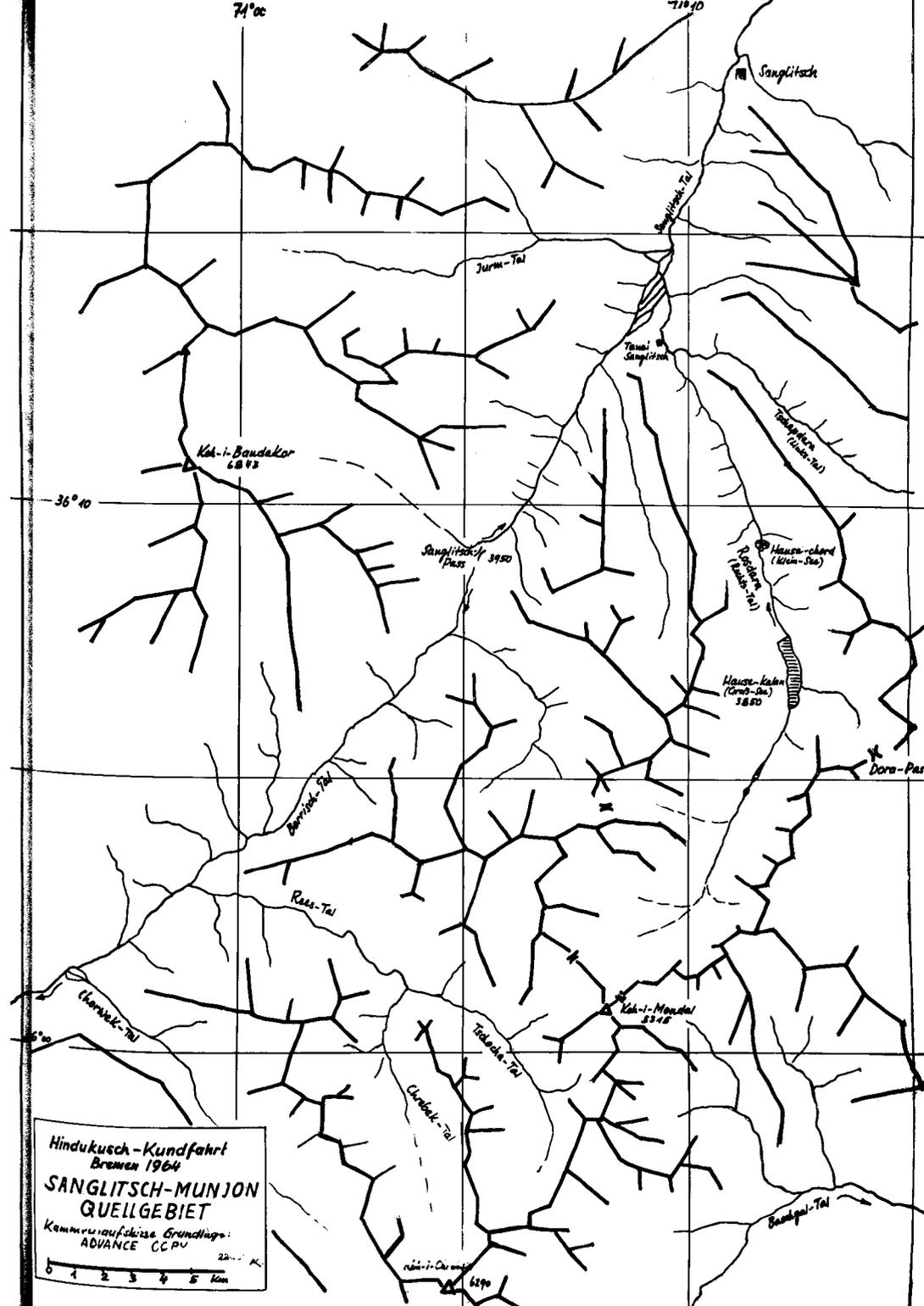
Gipfel 4990 m (R 6)

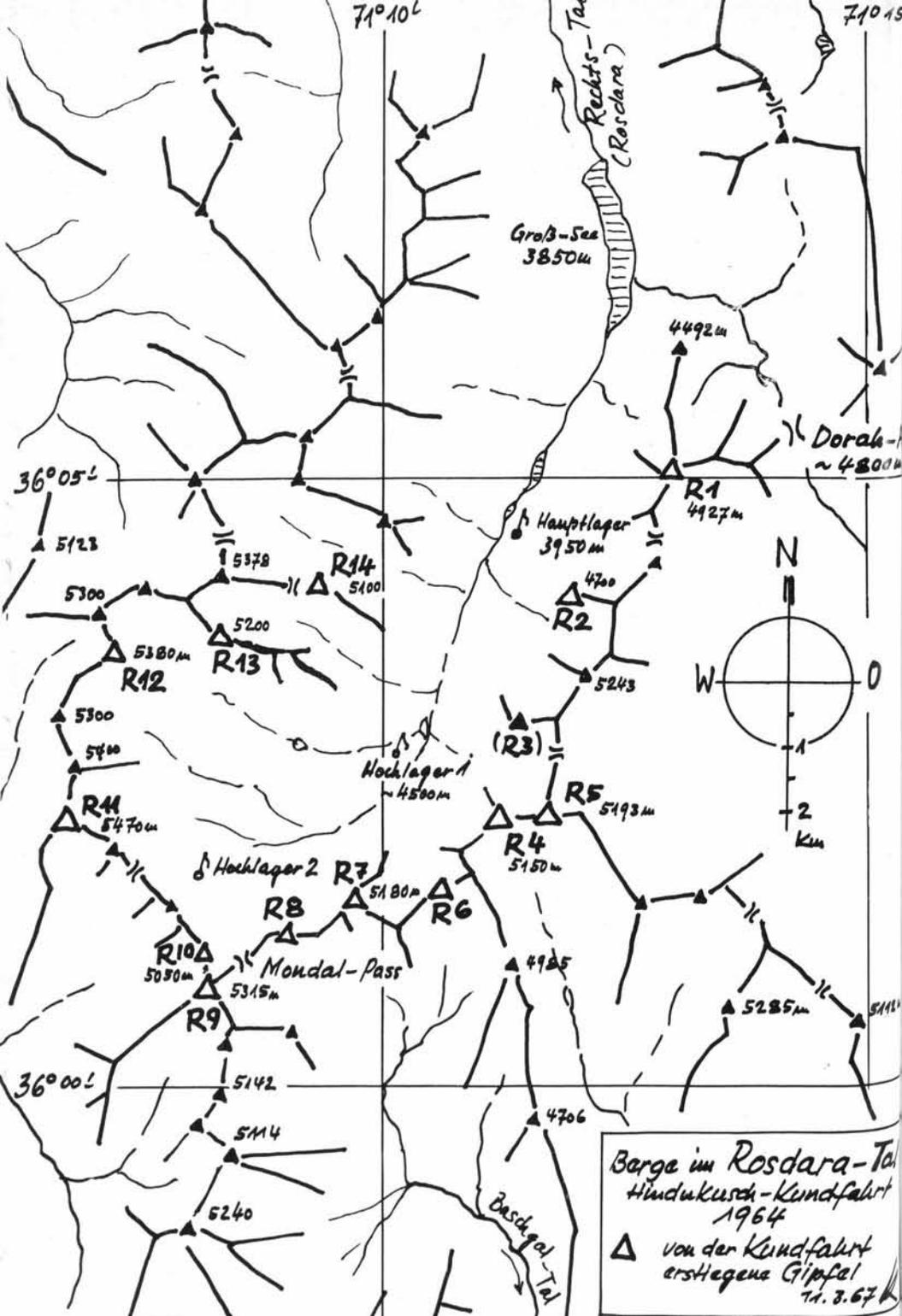
Erstigung am 3. 8. 1964 von Heinrich Pfalzgraf und Veit Steiner

Bericht von Veit Steiner

Bei Sonnenaufgang verlassen wir das Hochlager und queren einen Geröllhang leicht absteigend. Etwas tiefer müssen wir einen Bach überschreiten, der 500 m weiter oben unter Blockwerk hervorspringt. Über eine Moräne geht es steil aufwärts, bis wir den Gletscher erreichen. Nachdem wir die Steigeisen angezogen haben, umgehen wir in einem großen Bogen ein Spaltengebiet und gelangen an den Fuß des Berges. Nach dem Frühstück greifen wir um 9 Uhr den Berg an. Zuerst heißt es eine steile Firnflanke zu überwinden. Um den kürzesten Anstiegsweg zu finden, steigen wir auf zwei verschiedenen Routen auf. Das erste Stück geht wohl bei mir etwas schneller, jedoch brauche ich im oberen Teil etwas länger, da der Ausstieg aus der Firnflanke in den Felsriegel erhebliche Schwierigkeiten bietet. Nach einem kurzen Quergang kann ich dann in den Sattel zu meinem Kameraden hinüberqueren, der sich schon 10 Minuten gesonnt hat. Von dem Sattel geht es dann über den brüchigen Grat, der teilweise mit Büßerschnee durchsetzt ist. Kurz vor dem Gipfel müssen wir unter einem Überhang auf einem schwach ausgeprägten Schneeegrat langreiten, von dem ich beinahe heruntergefallen wäre. Um 13.30 Uhr erreichen wir den Gipfel. Nach einer halben Stunde Gipfelrast und Mittagessen müssen wir uns an den Abstieg machen. Den Grat sichern wir wieder hinunter, denn alle anderen Seiten und Grate sehen schwieriger aus. Am Felsgrat lassen wir ungewollt laufend Steine ab, obwohl wir vorsichtig und am Seil gehen. Vom Sattel aus nehmen wir den Aufstiegsweg von Heinrich. Im unteren Teil der Firnflanke fotografieren wir noch. Über den Gletscher und die Moränen erreichen wir um 17.30 Uhr das Hochlager.

Das Sanglitsch-Munjon-Quellgebiet kann als Zentralpunkt des Hindukusch angesehen werden. Hier haben die großen Ströme, Munjon, Baschgal und Kokscha ihren Ursprung. Als die beherrschenden Berge sind der Koh-i-Bandakor, der Koh-i-Chrebek und der Koh-i-Mondal zu nennen. Übergänge vermitteln der Sanglitsch-Paß vom Sanglitsch-Tal zum Borrirsch/Munjon-Tal und der Dorah-Paß vom Sanglitsch-Tal nach Pakistan.







**5. 8. 1964 — Aufstieg zum Koh-i-Wareng (R 4, 5000 m)
genannt „Himmelsleiter“**

Vom Hochlager aus zeichnen sich als markante Berge in unmittelbarer Nähe der Koh-i-Moratbek, der Koh-i-Mondal und der Koh-i-Wareng ab. Hinter dem Koh-i-Wareng erhebt sich außerdem ein Schneeberg mit einem Felsklotz als höchstem Punkt, wie wir später feststellen konnten. Unser Vorhaben ist nun, die Steilstufe zu einem der beiden letztgenannten Berge anzugehen. Dann wollten wir entscheiden, wohin der Weiterweg führen soll.

Nach Verlassen unseres Hochlagers steigen wir hinunter zum breiten Gletscherbecken, das im unteren Teil nur aus Moränenschutt und mächtigen Blöcken besteht. Durch die verschiedenen Moränenströme ist das ganze Gewirr recht unübersichtlich. Man hat Mühe, den günstigsten Durchgang ausfindig zu machen. Der Moränenirrgarten verleitet aber auch dazu, daß jeder seinen eigenen Weg geht in der Hoffnung, es besser als die Kameraden zu können. Doch schließlich finden wir uns im Anblick des freien, großen Gletscherbodens, der hinaufleitet zu den Gipfeln, wieder zusammen. Hier legen wir unsere Steigeisen an und stellen Betrachtungen über den Weiterweg an. Bald sind wir uns auch einig, daß Heinrich und Peter gemeinsam gehen sollen und Hermann und ich die andere Seilschaft bilden.

Nach den ersten fünfzig Metern war es mir klar, der Wand- und Grataufschwung direkt über uns muß sehr reizvoll sein und wert, probiert zu werden. Der Aufschwung verläuft im unteren Teil gangbar flach. Nach oben, so konnten wir feststellen, wurde er immer steiler und war gekrönt mit einer mächtigen Wächte. Zur Rechten begrenzte ein wildgezackter Grat unseren Hang. Und was dahinter sich vollzieht, schien recht geheimnisvoll. Wessen Bergsteigerherz würde hier nicht höher schlagen! Ich deutete Hermann verständlich an: „Hier gehen wir hinauf“. Ob es Peter und Heinrich zu ungeheuerlich erschien? Sie steuerten, ohne viel zu sagen, dem etwas gerippt aussehenden Eishang zu. So trennten sich unsere Wege.

Den Fuß des Hanges steigen wir einigermaßen flüssig durch Schnee mit Eis durchsetzten Flächen geradewegs in Richtung Gipfel hinauf.

Seite 154 Karte: Erläuterung siehe Seite 176.

*Seite 155: Kaum ist die Schneeschmelze vorüber und von der Sonne der Schlamm-
boden aufgerissen, da entfaltet die Natur ihre Schönheit. Ein interessanter Lippen-
blütler.*

Seite 156: Der Koh-i-Wareng, genannt die Himmelsleiter.

Doch, da das Gelände immer steiler wurde und außerdem unser Anstieg im Bereich der abfahrenden Stein- und Eisbrocken lag, so querten wir hinaus zum zerklüfteten Grat. Von hier hatten wir einen großartigen Blick hinein in die Nordabstürze unseres Berges. Was sich da zeigte, war schaurig schön: Wächten, Grataufbauten, steile Flanken boten sich in wirrem Durcheinander dar, wie ich es selten gesehen habe. Und alles war von der Art „Rühr-mich-nicht-an“: Ein gewaltiger Steinbruch. Auch unser Grat, der mit Schnee und Eis durchsetzt war, verlangte äußerste Vorsicht. Immerhin hat ein solcher Grat noch den Vorteil, daß losgehendes Gestein den Nachkommenden am wenigstens gefährdet und der Voransteigende sich einigermaßen sicher fühlt.

Einige Stunden genießen wir diese interessante, anregende und mit wechselnden Szenerien begleitete Kletterei. Auch sie nimmt zu an Steilheit, bis wir vor die Frage gestellt werden, wie kommen wir aus diesem Steilhang durch den überhängenden Wächtenaufbau? Direkt geht es nicht. Doch zur Linken zeichnen sich Schwächen in der Überdachung ab. Hier müssen wir es für's erste versuchen. In der Tat ergibt sich hier eine Blöße. Wir finden einen geeigneten Durchgang zum Plateau. Wir dachten, nun bald auf dem Gipfel zu sein. Doch — wie so oft in den Bergen — werden wir auch hier genarrt. Wir haben noch einen langen Weg hinauf zu einer Scharte, und erst dann setzt der endgültige Schneegrat zum Gipfel des Koh-i-Wareng an.

Wenn dieser auch technisch nichts Besonderes abverlangt, so macht doch der Büßerschnee den Weg dahin recht mühsam. Nach den Anstrengungen des Tages wird uns das letzte Stück deshalb etwas sauer. Erleichtert, nun endlich oben zu sein, lassen wir uns in dem gezackten Schneegebilde nieder. Der Blick gleitet zuerst hinüber zum Schneeberg, den unsere Freunde, wie wir an den Spuren erkennen, bereits wieder verlassen haben. Wir lassen uns Zeit und genießen wie die Runde. Unmittelbar vor uns baut sich der zerklüftete Grataufschwung des Koh-i-Moratbek auf, und dann leitet eine Kette von Zacken hinüber zu den Bergen um den Sanglitsch-Paß. Nach Süden ist uns die Ausschau etwas verwehrt durch die Nachbar-

*Seite 159: Im Aufstieg zum Koh-i-Wareng, der obere Teil des wild zerklüfteten Grates.
Seite 160 oben: Blick vom Gipfel des Koh-i-Wareng zum Koh-i-Chrebek.
Rechts im Bilde Vor- und Hauptgipfel des Koh-i-Moratbek und dahinter der Koh-i-Mondal.
Unten: Blick nach NW zum Koh-i-Bandakor-Hauptgipfel.*







gipfel. In der Ferne dominiert — erhaben über seine Umgebung — der Koh-i-Chrebek. Er ist doch ein schöner, ein gewaltiger Eis- und Felsklotz! Etwas Ähnliches bietet sich nicht mehr unmittelbar im Kranz der 5000er, außer dem Koh-i-Bandakor im Westen. Da dieser weiter weg liegt, so drängt er sich nicht so stark ins Blickfeld. Tal aus können wir im Dunst das Rosdara-Tal mit seinen Seen ausmachen.

Die Sonne neigt sich schon nach Westen und sagt uns, daß wir eiligst zu Tal gehen müssen. Wir queren hinüber zu dem Hang und zu der Spur, welche unsere beiden Freunde im Auf- und Abstieg genommen haben. So haben wir eine Leitlinie und können schneller hinunterkommen, als wenn wir uns selbst durch den — dem Wächtenabbruch folgenden — Spaltengürtel zurechtfinden müßten. Unerwartet, wie es in diesen südlichen Breiten üblich ist, fällt über uns die Dunkelheit herein. Wir erreichen noch beim letzten Licht das Ende des schneeigen Gletscherteils. Nun haben wir die Wahl, entweder wieder hinüberzuqueren zu unserem Hochlager oder zum Hauptlager abzusteigen. Beide Wege sind im Dunkeln kein Vergnügen. Aus Gründen der Versorgungslage entscheiden wir uns für den Abstieg. Immer beschwerlicher wird unser Weg. Die unüberschaubaren Mulden, die Blöcke, Erhebungen und Senken des Blockgletschers machen uns vollends unsicher. Wie betrunken torkeln wir durch diesen Bruch von großen und kleinen Steinen, immer in der Hoffnung, wir würden bald einen freien Weg zum Hauptlager vor uns haben. Nachdem wir so eine geraume Zeit in der Dunkelheit uns ehrlich abmühten, entschlossen wir uns, um vor einem Fehltritt und Unfall bewahrt zu bleiben, im Bereich des Moränenhanges zu biwakieren. Wir richteten uns, so gut es ging, ein. Hier haben wir nichts zu befürchten. In dieser Höhe kann es kaum mehr als 2—5 Grad unter Null bis zum Morgen geben. Hermann äußerte Bedenken, daß ihm die Nacht schwerfallen würde. Wie er mir zu verstehen gibt, sei dieses sein erstes größeres Biwak. Nun, das kann man begreifen; man muß den Schock des Biwaks einige Male überwunden haben, um den Respekt vor dem Unangenehmen zu verlieren. Am Morgen gestand er mir dann, es sei besser als erwartet gegangen.

Seite 161 oben: Blick vom Koh-i-Wareng zum benachbarten Schneegipfel den Heinrich und Peter am gleichen Tag erstiegen haben.

Unten: Büßers Schnee auf dem Weg zum Gipfel des Koh-i-Wareng. Der Büßers Schnee kann auftreten in subtropischen Gebirgen, wenn der Strahlungsanteil für das Abschmelzen des Schnees größer ist als der Konvektionsanteil. Oder kurz gesagt, wenn die Luft feuchtigkeitsarm ist.

Seite 162: Eine Primel blühte in der Nähe unseres Hauptlagers.

Finger 4860 m (R 10)

Ersteigung am 6. 8. 1964 von Peter Winter, Heinrich Pfalzgraf, Veit Steiner.

Bericht von Veit Steiner

Um 9 Uhr komme ich vom Hauptlager ins Hochlager, wo ich noch Peter und Heinrich treffe. Da für heute nur eine Erkundungstour geplant ist, gehen wir erst um 10 Uhr los. Wir steigen drei Stunden über Geröll und Blockwerk, bis wir auf eine Mittelmoräne und dann auf den Gletscher kommen. Auf den letzten Felsen der Moräne halten wir Mittagspause und beschließen dabei, auf den niedrigen, spitzen Zacken, den „Finger“, zu steigen.

Ein langes Schneefeld leitet hinauf bis in die Höhe der Fingerscharte, dann wird das Schneefeld steiler und geht nach $\frac{2}{3}$ Höhe von der Scharte in Fels über. Nach leichter Kletterei erreichen wir um 14.30 Uhr den Gipfel. Vom Gipfel haben wir einen schönen Blick zum Koh-i-Chrebek, Koh-i-Bandakor und auf den abweisenden Grat, der vom Koh-i-Mondal herabzieht. Über den Aufstiegsweg erreichen wir schnell das Hochlager (um 18 Uhr).

Hauptlager, 6. 8. 1964 — 9 Uhr

Heute früh sind Hermann und ich vom Biwak etwa eine Stunde oberhalb des Hauptlagers hier angekommen. Bald nach dem Aufwärmen durch ein kräftigendes Frühstück und neuer Kleidung stelle ich ein merkwürdiges Quängeln und Räsonieren, kurz: eine Unzufriedenheit bei Abdul fest. Hat er wohl Langeweile? Er redet immer von „früher nach Kabul kommen“! Ich schicke ihn mit dem Träger zum Großen See zum Angeln. Jetzt will ich nachgehen, um nach ihnen zu sehen und ihnen etwas zum Essen zu bringen.

7. 8. 1964

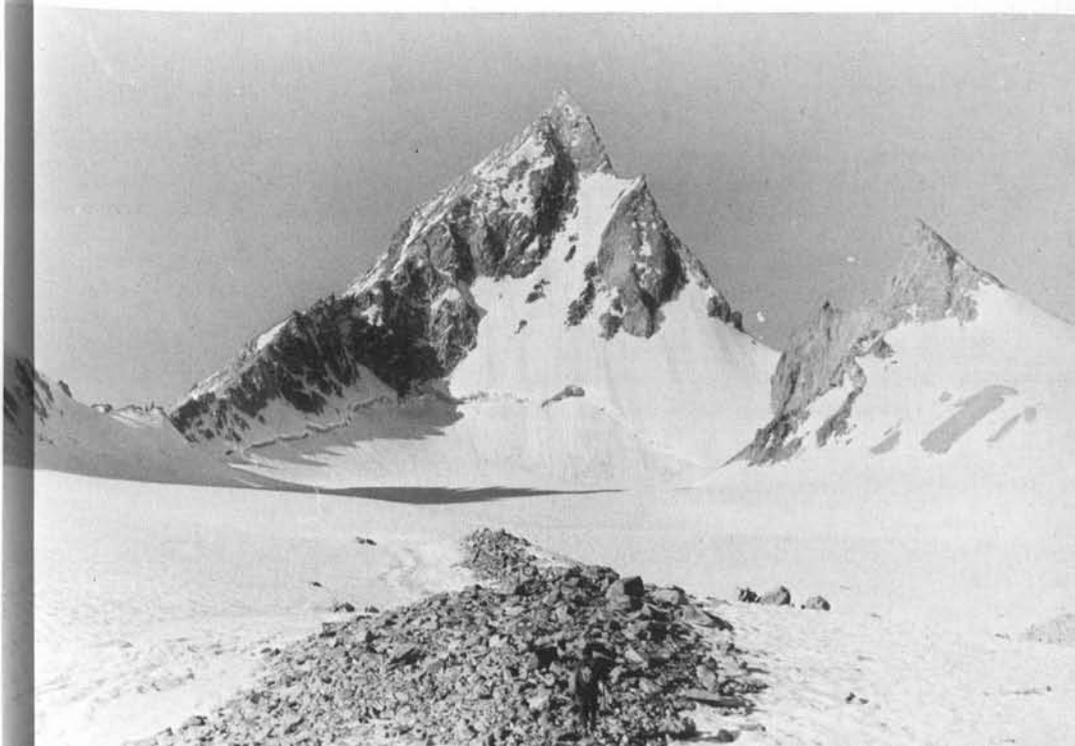
Die Tage im Hauptlager sind ausgefüllt mit Geschäftigkeit aller Art. Es fehlt ein ruhender Pol. Der Ort ist mit einem Hotel zu vergleichen, mit einem steten Kommen und Gehen. Nur der Geschäftsführer ist zu vermissen. Bei einem größeren Unternehmen kann man sicherlich nicht auf die wichtige Person — Lagerchef — verzichten. Abdul hält sich wohl die meiste Zeit im Lager auf. Er ist aber doch nicht so mit der Kundfahrt verbunden, daß man besondere Initiative von ihm erwarten kann.

Seite 165 oben: Unser Hochlager mit Blick zum Koh-i-Moratbek und rechts davon der Koh-i-Tschorschak.

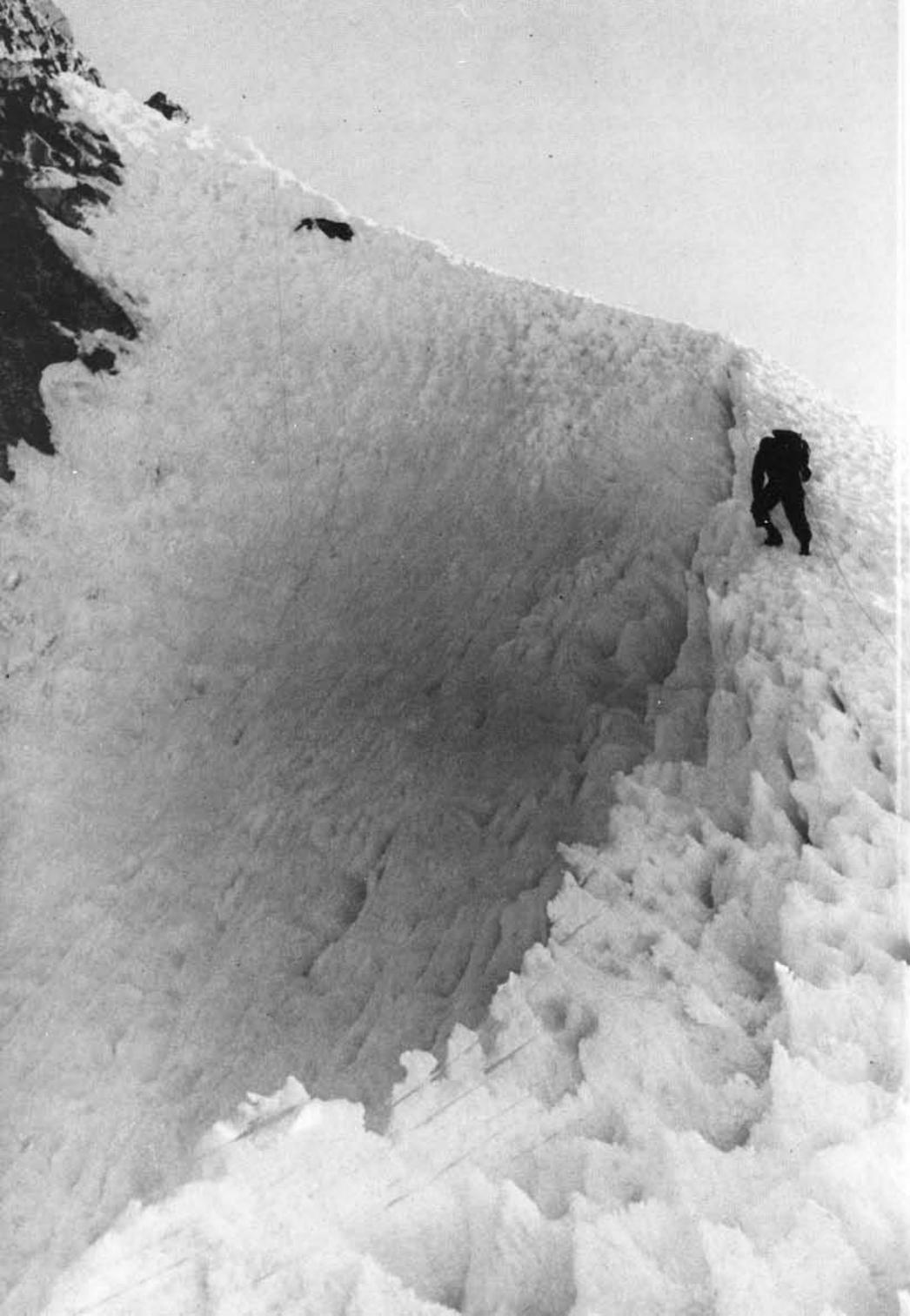
Unten: Der Koh-i-Mondal, rechts davon der Finger.

Seite 166 oben: Veit Steiner

Unten: Ruhepause im Hochlager.







So stellte sich bei ihm nach einiger Zeit — nachdem er sich in der Gegend umgesehen hatte — eine Langeweile ein, die in der Feststellung gipfelte, daß die Staatsfeiertage in greifbare Nähe rückten. Der Jeschen, wie die etwa einwöchige, jährliche Erinnerungsfestlichkeit zur Befreiung Afghanistans vom englischen Joch heißt, bringt die Bevölkerung des Landes und ganz besonders diejenige der Hauptstadt auf die Beine. Alt und jung geraten außer Rand und Band. Alle Künste des Landes werden dem Volke dargeboten. In einer großen Schau auf dem weiträumigen Ausstellungsgelände Kabuls zeigen die befreundeten Nationen ihre Erzeugnisse: Ein Schaufenster der Welt! Man muß verstehen, daß so etwas lockt. Ein ganzes Jahr freut man sich auf diese Attraktion. „Und ich muß hier untätig sein“, könnte man Abduls Gedanken zusammenfassen. In ähnlicher Situation befand sich Mohammed, unser Dolmetscher der Kundfahrt 1961. Immerhin konnte er sich selbst mit Literatur in englischer Sprache beschäftigen und so die aufkommende Sehnsucht nach Kabul und den Festtrubel verscheuchen.

Auch Mirbadaschi räsonierte gelegentlich. Wir konnten ihn doch nicht jeden Tag zum Hochlager als Verbindungsperson und Träger schicken. Ihn quälte nicht das farbenfreudige Treiben Kabuls. Davon hatte er sicher schon gehört; doch das belastete ihn nicht. Mirbadaschi sprach davon, daß eigentlich noch mehr Geld zu verdienen wäre, als seine Zeit im Rosdara-Tal totzuschlagen. Er brauche nur über die Grenze, über einen (verbotenen) Paß zu den „Verwandten“ mit einer leichten Fracht (verbotenen Inhalts) zu gehen. Man sieht, auch hier gibt es Einkünfte, wie sie an jeder Grenze vorhanden sind, die sich die Menschen selbst errichtet haben.

Ruhiger geht es dafür im Hochlager zu. Da ist man rundum eingeklemmt von den Wänden und Bergspitzen, die sich zu einer Mauer zusammenfügen und nur einen Ausschnitt, das Rosdara-Tal, freilassen. Am liebsten möchte man dort oben sein. Das Hauptlager ist indessen auch vonnöten. Hier kann man sich besser erholen, seine Kräfte ergänzen. Und außerdem muß ein jeder von uns das Opfer bringen, Haus- und Küchendienst zu tun.

Seite 167 oben: Blick vom Koh-i-Moratbek - Vorgipfel nach NO. Im Vordergrund Koh-i-Wareng, dahinter im Dunst die 7000er des östlichen Hindukusch (Von links nach rechts Noschag, Istor-o-Nal, Tirich-Mir).

Unten: Blick vom Aufstieg zum Koh-i-Wareng nach SW.

Hauptlager, 8. 8. 1964

Gestern kamen Peter und Heinrich vom Hochlager. Sie haben auf uns am 5. 8. gewartet, weil sie uns im Abstieg vom Weg zum Hochlager aus gesehen haben. Vorgestern haben beide einen Orientierungsgang im Gelände gemacht, um eine günstige Stelle für ein 2. Hochlager im hintersten Winkel des Tales zu finden. Veit und Hermann waren zum gleichen Zweck unterwegs. Es war zwischen ihnen keine Einigung zu erzielen. Veit wollte mehr nach Osten, die anderen nach Westen, um in den Bereich des südwestlichen Teiles zu kommen. Was wohl daraus geworden ist?

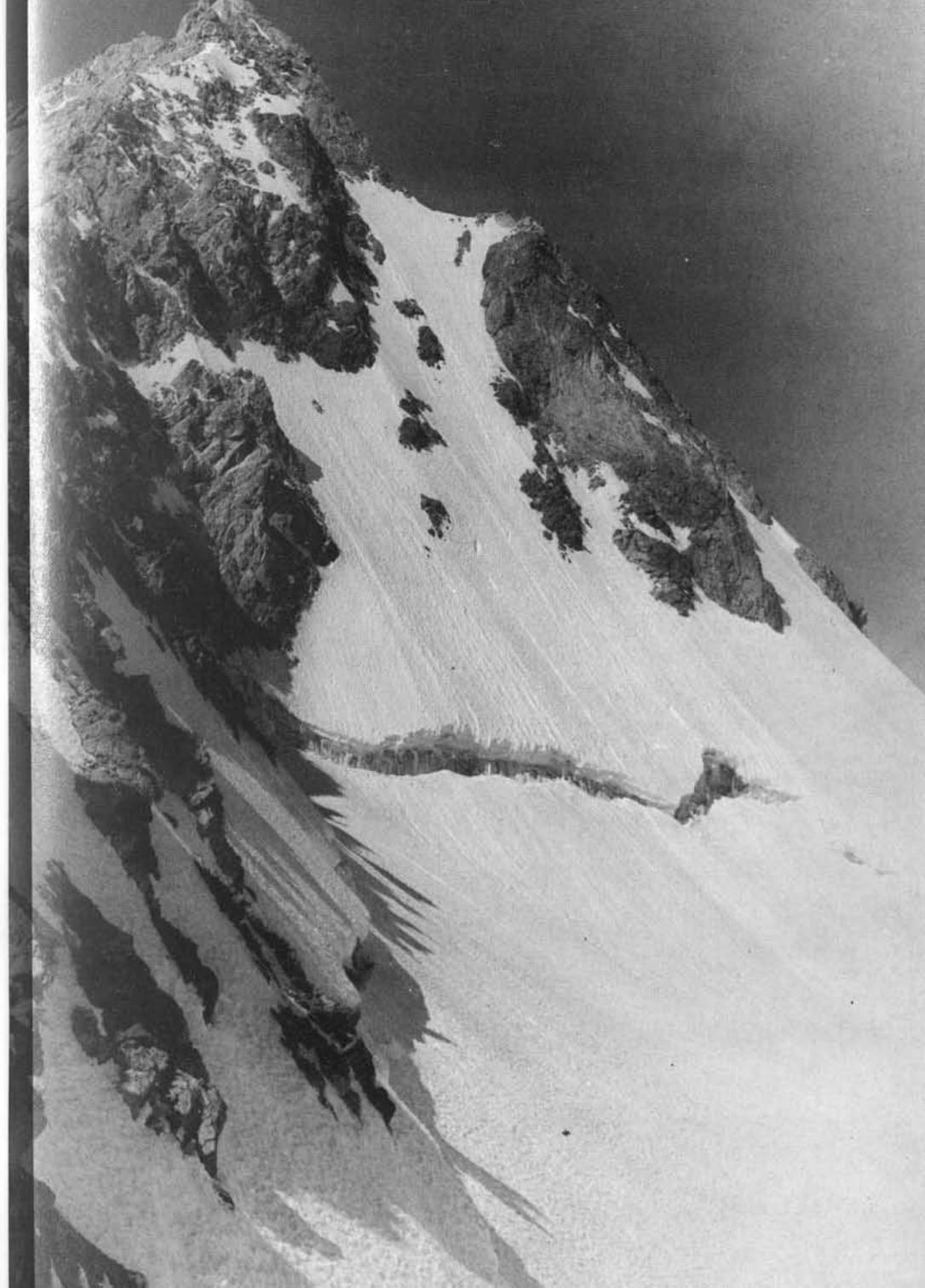
Gestern haben wir uns hier gepflegt. Heinrich bekam zum Mittag reichlich Fisch zu essen, den wir vorgestern in großer Zahl — ca. 30 Stück — geangelt haben. Abdul konnte befriedigt feststellen, besonders erfolgreich gewesen zu sein. Abends gab es Hammelbraten mit Nudeln und zum Nachtsch Birnen. Peter vermerkte, eine Dose Birnen sei verschwunden. Hatten sich Mäuse im Proviantlager zu schaffen gemacht?

Koh-i-Mondal 5105 m (R 9)

Erste Besteigung am 8. 8. 1964 von Hermann Steiner und Veit Steiner
Zweite Besteigung am 9. 8. 1964 von Josef Ruf und Peter Winter

Bericht von Veit Steiner

Um 6 Uhr geht es morgens vom Hochlager II (4600 m), südöstlich der Fingerscharte, den Gletscher leicht ansteigend, unter dem Finger vorbei zur Mondalscharte (4800 m). Um 7 Uhr verlassen wir die Scharte, nachdem wir die Daunenwesten, Daunenfußsäcke, Steigeisen und Eispickel in einem Felsspalt verstaubt haben. Zuerst umgehen wir ein paar Türme auf der pakistanischen Seite, gelangen wieder zum Grat und werden abermals nach links (pakistanische Seite) abgedrängt. Nach 1½ Stunden erreichen wir durch eine Rinne eine kleine Scharte im Grat. Ein kurzes Wandeln wird dicht am Grat über ein Rißsystem überwunden. Wir verfolgen den Grat und machen zwischen hochziehenden Schneerippen und den Felsen eine halbe Stunde Pause. Kurz danach wird der Grat steiler, fester und etwas schwieriger. Ab hier klettern wir am Grat oder dicht rechts (afghanische Seite) davon, bis man unter einem Überhang steht, den man rechts durch einen kurzen Kamin umgeht, und auf dem Gipfel ankommt (11.30 Uhr). Während einer längeren Pause bestaunen wir Koh-i-Bandakor, Koh-i-Chrebek und den Weg dorthin, die Gipfel des Rechtstales und die Gipfel des Wakhan. Nach dem Bau eines Steinmannes verlassen wir um 13.30 Uhr den Gipfel, um auf dem Aufstiegsweg wieder abzusteigen. Beim Untergehen der Sonne erreichen wir um 17.30 Uhr unser Hochlager II. Schwierigkeitsgrad 2—3 (Fels).







9. 8. 1964 im Hochlager I

In unserer Umgangssprache belegten wir den Koh-i-Mondal mit dem Beinamen „Matterhorn“, nicht nur, weil er eine auffallende Ähnlichkeit mit dem Waliser Riesen hat, sondern auch deshalb, weil er — infolge seiner isolierten, beherrschenden Lage — einen guten Überblick zu vermitteln versprach. Besonders erwartete ich, mir einen klaren Verlauf des Gebirgsteiles zwischen unserem Rosdara-Tal und dem Koh-i-Chrebek verschaffen zu können. Eigentlich handelten Veit und Hermann den gesprächsweise geäußerten Plänen entgegen, wenn sie sich den Koh-i-Mondal zum Besteigen vorgenommen haben. Um den mehr westlichen Teil des Kares zu erkunden, wollten sie ein weiteres Hochlager II errichten. Dort standen noch eine Reihe verlockender Ziele an.

Schon unterwegs deuteten Spuren auf frühere Anwesenheit anderer hin. Auf dem Gipfel verkündete dann ein überdimensionaler Steinmann vom gestrigen Besuch der Brüder. Aus der kunstvoll und mit viel Liebe gefertigten Pyramide sprach die Freude, welche die Beiden empfunden haben. „So einen Glückstag soll man auskosten, wenn sich die Möglichkeit bietet“, haben sie sich sicherlich gesagt. Peter und ich vervollständigten die Gipfelspitze um einige Steine, die nun wie die Spitze eines Blitzableiters fernhin sichtbar sein mußte. Auch diese neuen Steine sollen davon künden, daß der Weg nach hier und der Blick in die gewaltige Runde ein freudiges Erlebnis für uns waren. Der Koh-i-Chrebek liegt wie ein gebändigter Löwe zu unseren Füßen. Mit schwärmerischen Worten zeigte ich Peter den Weg hinauf durch die Steilflanken im Norden und über den angrenzenden Grat zum weißen Gipfel. Wir konnten uns nicht genug satt sehen an der Erhabenheit und Vielfalt der Bilder, die uns das „Matterhorn vom Rechtstal“ schenkte. So fiel es mir schwer, Abschied von dem sonnigen Gipfel zu nehmen, bedeutete er doch für mich: „ein Höhepunkt“ des ganzen Unternehmens.

Seite 171: Nordwand des Koh-i-Mondal.

Seite 172: Im Aufstieg zum Mondal-Gipfel Rückblick zum Mondal-Paß und Koh-i-Tschorschak.

Seite 173: Blick vom Koh-i-Mondal zum Koh-i-Chrebek.

Seite 174: Teleaufnahme des Koh-i-Chrebek-Gipfels.

Hochspitz 5285 m (R 11)

Ersteigung am 9. 8. 1964 von Hermann Steiner und Veit Steiner

Bericht von Veit Steiner

Um 6.30 Uhr stehen wir erst auf, da wir am Vortag den Koh-i-Mondal erstiegen haben. Nachdem wir den heißen Tee geschlürft haben und unsere Köllnflocken mit Zucker verschlungen haben, kann es nach dem Auffüllen der Tagesverpflegung vom Hochlager II losgehen. Zuerst geht es über eine Mittelmoräne und dann über Gletscher und Schneefelder unterhalb dem Verbindungsgrat vom Koh-i-Mondal zum Hochspitz. Um 10 Uhr erreichen wir den Grat, der Richtung Hochlager I hinabzieht. Um 11 Uhr versuchen wir den Weiterweg westlich auf der anderen Seite, müssen jedoch wegen auftretender Schwierigkeiten umkehren und versuchte es nun auf der östlichen Seite des Grates. Nach einem kurzen, brüchigen Wandel kommen wir wieder an den Grat, queren in eine kleine Scharte, die wir durch eine 2 m Verschneidung östlich verlassen. Leicht ansteigend, zum Teil mürben Büberschnee querend kommen wir um 12.30 Uhr von hinten auf den Gipfel. Bis 13.30 Uhr beschauen wir uns die umliegenden Gipfel und vespere. Dann müssen wir uns auf den Abstieg machen. Das Trinken ist bereits ausgegangen, und der Durst meldet sich. Da wir beinahe nur über Geröll und Büberschnee abfahren müssen, sind wir bereits um 15.30 Uhr im Hochlager II. Schwierigkeit I (Fels)

Erklärungen zu Karte Seite 154

Das Rosdara-Tal, unser Arbeitsgebiet, ist umschlossen von einer Vielzahl interessanter Gipfel, die Einblicke in die einzelnen Täler dieses zentralen Gebirgsstockes vermitteln. Hervorzuheben dürfte in erster Linie der Koh-i-Mondal sein, welcher einem Turme gleich über dem Rosdara-Tal, dem Tschocha-Tal und dem Baschgal-Tal steht.

Es wurden erstiegen R 1: Koh-i-Dora 4927 m, R 2: Gratzacken über dem Hauptlager ca. 4700 m, R 4: Koh-i-Wareng 5150 m, R 5: 5193 m, R 6: ca. 5050 m, R 7: Koh-i-Moratbek 5180 m, R 8: Koh-i-Tschorschak 5150 m, R 9: Koh-i-Mondal 5315 m, R 10: (Finger) 5050 m, R 11: (Hochspitz) 5470 m, R 12: ca. 5300 m, R 13: ca. 5200 m, R 14: Koh-i-Dosachdarah 5100 m (Die im Text erwähnten Höhenangaben stammen aus unserer barometrischen Messung). Siehe auch Tabelle Seite 328.

Seite 177 oben: Bericht und Lagebesprechung im Hochlager 1. Von l. n. r. Veit, Hermann, Peter.

Unten: Hochlager 2, das Veit und Hermann errichteten, um die westlichen Gipfel unseres Gebietes leichter zu erreichen.





Koh-i-Moratbek (5090 m, R 7) 11./12. 8. 1964

„Und ich hab' die schönen Sachen lieber vor als hinter mir“, möchte man mit Wilhelm Busch hier sagen. Sicherlich versprach das Unternehmen, etwas Besonderes zu werden. Mit Fragezeichen und unbekanntem Größen versehen war der Berg schon nach den ersten Erkundungstouren rund um ihn, der Berg, der eigentlich vornan stand und uns doch immer wieder Respekt einflößte. Es wäre aber ein Versagen, wollten wir das Rosdara-Tal verlassen, ohne zumindest den Versuch einer Besteigung unternommen zu haben. Vom Koh-i-Wareng aus konnten Hermann und ich feststellen, daß der exponierte Klotz im großen Kar einen schneidigen, mit vielen Türmen bewehrten Kamm besitzt. Ein gewaltiger Eckpfeiler leitet das Zackengebirge ein, und so folgt Steilaufschwung nach Steilaufschwung bis zu einem schneegekrönten Gipfel. Doch diese weiße Mütze schien noch nicht das Ende zu sein. Dahinter stand noch ein etwas höherer, dunkler Koloß. Ob dieser selbständig ist oder zum Berg hinzugeordnet werden soll, das war nicht klar auszumachen.

Im Geheimen träumte ich davon: So ein Überturnen der Zacken, zumindest das Überschreiten des Gratgebildes, muß ein anregend interessantes Unternehmen sein.

Heinrich und Veit waren gegenüber auf einem Schneeberg (R 6) und konnten mehr von der Ostseite den Längsverlauf des Kamms einsehen. Immer, wenn ich vom Moratbek sprach und die Grattour andeute, war die Spontanreaktion von Veit: „Da gehe ich nicht mit, das ist mir zu riskant. Was ich da an Vielzahl von Türmen gesehen habe, das geht mir zu weit. Eher könnte ich mich für den Nachbarberg, den Koh-i-Tschortschak (5020 m) erwärmen“.

Heinrich dagegen, den ich für den Plan aufrütteln wollte, schien nicht ganz so abgeneigt zu sein: „Ist schon zackig, man könnte es ja mal probieren“. So ergab sich nach unserem dreiwöchigen Aufenthalt, nach dem Kennenlernen der Tücken des Gesteins, nach den Geröll- und Bruchhatschern, daß wir uns fit fühlten für die Verwirklichung eines solchen Planes. Wenigstens wollten wir Hand anlegen. Heinrich und ich verlassen kurz nach dem Tagen unser Zeltlager auf dem Hochplateau, übersteigen die erste Blockterasse, um hinunter zum Bach und hinüber zum Gletscheraufschwung zwischen Moratbek und seiner Umrahmung zu kommen.

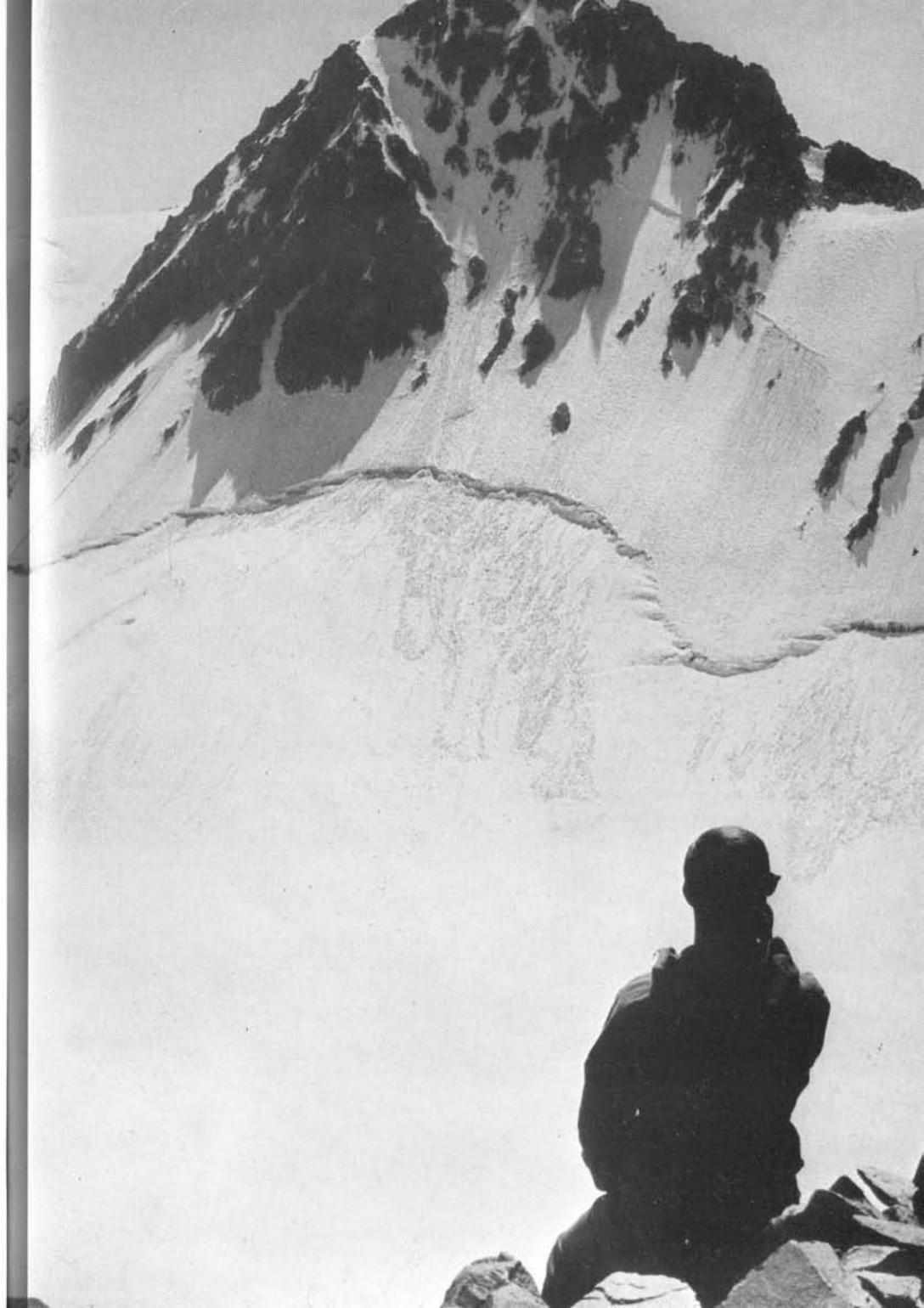
Den ersten Zahn des Grates wollten wir von Osten angehen. Wir stiegen deshalb den Gletscherhang hinauf und hofften, so einen Einblick in den Gratanzug zu bekommen. Doch was wir hier feststellen sollten, war nicht sehr ermutigend. Der mächtige Eckpfeiler stand sehr isoliert, so daß es sich als nicht nützlich erwies, ihn im Hinblick auf den weiteren, offenbar weiten Weg zu ersteigen. Die Flucht hinauf zum eigentlichen Gratverlauf konnte aber auch nicht sehr begeistern. Drohende, absturzbereite Felsbrocken zeigten sich allerwärts, überall, wohin wir schauten. Veit hatte schon recht, das Ganze ist heikel, hängen doch überall die Gratbrüche, so auf Abruf.

Versuchen wollen wir doch, den schneeigen Steilhang hinaufzukommen. Vielleicht sieht es oben erfreulicher aus. Oftmals zeigt sich so ein Berggebilde, wenn man ihm auf den Rücken gestiegen ist, doch ganz manierlich. Wir quälen uns in der Morgensonne durch den steinschlagbedrohten Steilhang und Schneebruch und finden auch einen Durchschlupf zwischen zwei Felsrippen. Das wäre für den Anfang geschafft. Was wir weiter beobachten konnten: es geht so, zwar etwas zahmer, aber immerhin in gleicher Bruchmanier weiter. Am Hang mit Blick auf die Westflanken der Umrahmungskette unseres Berges legen wir eine Pause ein. Dann steigen wir wieder hinauf zum wechselvollen Fels- und Schnee Grat. Türme auf Türme folgen. Sie sind aber doch nicht mehr so selbständig und unnahbar wie am Anfang. Gegen Abend erreichen wir den schneegekrönten Vorgipfel, der auch vom Tal aus sichtbar ist. Und hier müssen wir erkennen, daß es noch ein weiter Weg ist hinüber zum felsigen Hauptgipfel.

Der Abstieg zum Sattel zwischen Vor- und Hauptgipfel erscheint schon beschwerlich; doch schwer überlistbar kommt uns der Hauptgipfel vor. Mit einem Überhang baut er sich vom Sattel aus auf seiner Nordseite auf, und ebenso abweisend schaut die Westflanke aus, die wir von unserem Gipfel aus einsehen können. Sicherlich wird dies noch ein hartes Stück Arbeit werden.

Zuerst wollen wir einen günstigen Biwakplatz ausmachen. In einer Kuhle zwischen Felsplatten, auf Schnee gebettet, verbringen wir treppenartig übereinander gekauert die Nacht. Es ist kühl, aber erträglich. Der Morgen beschert uns Sonne; das belebt und stimmt froh für das nächste Problem: unseren Weiterweg.

Seite 181: Im Aufstieg zum Koh-i-Moratbek. Blick nach Osten. Seite 182: Im felsigen Teil des Grates beim Aufstieg zum Koh-i-Moratbek.









So steigen wir hangquerend mit aller gebotenen Vorsicht hinunter zum Sattel, wo wir in einer Felshöhlung unseren Zeltsack trocknen und uns für das Nächste restaurieren.

Den Überhang angehen wollten wir nur im Grenzfall. Zuerst queren wir in die Westflanke, um eine schwächere Stelle zu finden. In einem Rißsystem steigen wir auf. Hakenschlagend kommen wir höher zu einem Band, das wieder hinüberleitet zur Gratkante. Wir haben den Überhang geschafft. Ohne nennenswerte Schwierigkeiten über den gestuften Fels-Schneeegrat kann die höchste Stelle des Koh-i-Moratbek erreicht werden. Hier gönnen wir uns vom frühen Mittag bis gegen 14 Uhr eine wohlverdiente Pause, schauen in das Gewirr dunkler Felstürme, zergliederter Grate und leuchtender Gletscherflächen. Ob wohl Hermann und Veit ihren Berg im Süden von uns, den Koh-i-Tschortschak gemacht haben? Eigentlich müßte dies unkompliziert möglich sein; denn der Rücken, welcher nach Osten, nach Pakistan, weist, sieht zahm aus. Aber man kann nie wissen!

Für den Abstieg beschäftigt uns sehr, ob die Haken halten. Der Fels ist doch zu locker, um vollendete Sicherheit zu haben. Was hilft es, wir müssen uns daran herunterlassen; denn abwärtsklettern lassen sich die Steilstücke nicht. Vorsichtshalber schlage ich noch einen Haken neben den vorhandenen und beobachte das Verhalten der beiden, während Heinrich in die Tiefe schwebt.

Nun kann auch ich den Gang wagen. Noch eine gleiche Operation folgt, und dann haben wir gehbares Gelände.

Eine Schneerinne leitet gerade und steil hinunter zum Gletscherboden auf der Westseite unseres Koh-i-Moratbek. Der Schnee ist weich, und so benutzen wir diesen kurzen Weg abfahrend, zum Fuß des Berges. Schneller als geahnt stehen wir befreit vor dem Ungewissen, das uns der Berg aufgetragen hatte, unten auf sicherem Gelände und schauen zurück zur frostigen Höhe.

Seite 183: Die schnee- und eisgepanzerte Westseite des Koh-i-Moratbek unterhalb des Vorgipfels.

Seite 184 oben: Blick vom Vorgipfel des Koh-i-Moratbek zum Koh-i-Chrebek.

Unten: Blick auf den Hauptgipfel des Moratbek in der frühen Morgenstunde. In der dunklen Westwand erfolgte unser Aufstieg zum Gipfel.

Seite 185: Beim Abseilen vom Gipfel des Koh-i-Moratbek.

Seite 186: Wieder zurück im Hauptlager. Rückblick zum Koh-i-Moratbek.

Ritt zum Sanglitsch-Paß, 14. 8. 1964

Vom Koh-i-Mondal aus ist der Koh-i-Chrebek in greifbare Nähe gerückt. Was lag da näher, als auch die Verbindung des Sanglitsch-Tales mit dem Borrisch-Tal kennenzulernen? Im Geheimen war der Besuch des Rosdara-Tales dem Wunsche entsprungen, die Nachbarschaft des Chrebek-Gebietes, welches wir 1961 aufsuchten, näher zu besehen. So stand also noch ein Tagesmarsch hinauf zum Sanglitsch-Paß auf dem Programm. Die besonderen Umstände sollten ergeben, daß sich keine gemeinsame Sache nach dort planen ließ. Ich weiß, einige Kameraden wären gern noch mitgekommen. Sie meinten wohl, so ein Ritt ohne Beschwernisse, lediglich mit etwas Tagesproviand und der Kamera versehen, hinauf zu den Höhen eines Hindukusch-Passes, müßte doch ein reizvolles Erlebnis sein. Übrig blieb nun, daß ich allein dieses Wagnis antreten sollte.

Abdul sorgte dafür, daß mir ein gutes, williges Pferd beschafft wurde. Und meine Lise — so taufte ich den Gefährten — schien nach ihrem bisherigen Verhalten in der Tat eine treue Seele zu sein. Auf keinen Fall hätte man Vergleiche mit Rosinande und Don Quichote anstellen können.

Früh am Morgen verließ ich mit Lise den großen See, sagte meinen Freunden auf Wiedersehen bis zum Abend in Sanglitsch. Vorsorglich verständigte ich den Pferdebesitzer über mein Vorhaben. Er möge mir entgegenkommen, sofern ich mich nicht am Abend am Eingang zum Rosdara-Tal bei den Soldaten eingefunden habe.

In lässigem Schritt schlenderte nun Lise mit mir talaus, vorbei an den Steilstufen und den großen Weideflächen bei dem kleinen See und den Schwemmflächen, die sich der Fluß im Laufe der Zeiten geschaffen hat. Immer, wenn ich den Eindruck hatte, daß da oder dort ein saftiges Gras stand, lenkte ich Lise dorthin. Sie sollte es gut bei mir haben. Und wir hatten es auch nicht zu eilig, blieb mir doch noch der ganze Tag für den Aufstieg zum Paß und zurück zum Orte Sanglitsch zur Verfügung.

Seite 189: Der Weg hinauf zum Sanglitsch-Paß.

Seite 190 oben: Blick zur Paßhöhe.

Unten: Der Schatten von Lise und ihrem traurigen Reiter.





Um die Mittagsstunde erreichten wir die Garnison Tanai-Sanglitsch mit den drei Soldaten. Hier schien es mir geraten, eine Pause einzulegen. Lise fand zwischen den Weidebüschen neben dem Bach ausreichende Nahrung. Ich wollte einen Imbiß einnehmen, etwas Brot und Schokolade essen, dazu das frische Wasser des Baches trinken. Damit Lise sich nicht allzuweit im Gelände herumtrieb, band ich sie mit dem Zaumzeug an einen der stärksten Büsche fest. Ob ihr das nicht gefiel? Sie tat so, als wäre ihr Unrecht geschehen.

Nach einer halben Stunde Rast sollte die Reise hinauf zu den unbekanntenen Pfaden weitergehen, welche die Verbindung nach Munjon vermitteln und wohl schon seit Jahrhunderten den Weg von Norden nach Süden wiesen. Ich machte Anstalten, neben einem großen Stein mein Pferd zu postieren, so wie wir es bislang immer geübt und getan hatten. Doch Lise zeigte sich merkwürdig störrisch, als wollte sie nicht verstehen, daß jetzt die Futterpause zu Ende ist. Mit einem kräftigen Ruck befreite sie sich von einem Teil des morschen Zaumzeuges und galoppierte zu einer anderen Rasenfläche, die ihr wohl sympathischer erschien. Ich eilte ihr nach, um sie zu halten und ihr verständlich zu machen: mein Freund, so geht das nicht, wir wollen doch weiter. Einer der Soldaten, der Meldereiter vom Einzug ins Rosdara-Tal, sah meine Nöte und kam sofort zu Hilfe. Im Umgang mit Pferden schien er ein Talent zu sein. Nur bei Lise versagte auch seine Kunst. Er erfaßte zwar den Rest des Lederzeuges, doch Lise war stärker. Sie entledigte sich mit einer energischen Kopfbewegung aller Fesseln und trabte talaus. Wir schauten ihr ernüchternd nach. Der Traum vom Ritt zum Sanglitsch-Paß schien somit eine Fata Morgana für mich zu sein. Immer weiter trabte meine Lise, frei aller Bindungen, bis sie hinter einem Hügel in der Ferne verschwand. Und ich stand da, ein kleines Häuflein Elend. Wie sollte ich dem Pferdebesitzer verständlich machen, daß ich seinen Liebling verloren habe, daß ich unfähig war, für seinen Besitz Gewähr zu übernehmen? Lediglich mit den Resten des Geschirrs konnte ich sichtbar bezeugen, damit war Lise einmal angebunden. Ich war — weiß Gott — in einer traurigen Lage.

Wohl ohne solchen Gedanken nachzugehen, setzte mein nun mitschuldiger Soldat dem Ausreißer nach. Es mag eine Stunde vergangen sein, da erschien ein Reiter hoch zu Roß zwischen den Hügeln talaus. Beim Näherkommen erkenne ich die beiden. Mein soldatischer Helfer; Lise hatte sich ergeben.

Notdürftige flickten und knoteten wir das Lederzeug zusammen. Verständig und folgsam wie am Morgen ließ sich wieder meine Lise besteigen und tat so, als ob nichts gewesen sei. Treu wie eh und je!

Mit dem Erfahrungsschatz belastet, lenkte ich meine Zosse nun den Hang zum Paß hinauf. Wir kamen beide recht flott von der Stelle. Meinen geheimen Ärger reagierte ich nach und nach ab, indem ich Lise bei jeder sich bietenden Gelegenheit streichelnd bewunderte: „Haste gut gemacht, meine Lise, bist doch ein treues Tier“ und was mir sonst an bescheidenen Lobesworten in den Sinn kam.

Das Gelände ist abwechselnd steil. In weit ausholenden Kehren führt der Pfad die Seitentälchen hinein, um in Zick-Zack-Linien wieder den nächsten Steilhang zu nehmen. In den Bergen gefiel es Lise offensichtlich; steil nach unten mochte sie nicht so gern. Was man verstehen kann, wenn zu dem eigenen Gewicht noch so ein lästiger Pack auf dem Rücken sitzt.

Bald standen wir beide auf der Höhe einer bewachsenen Hochfläche, ähnlich wie auf dem Anjuman-Paß, den ich 1961 kennengelernt habe. Nach rechts hinein ziehen die Täler zum Bandakor, und zur Linken konnte man nur den Chrebek und seine Trabanten ahnen. Eine freie, luftige Höhe von etwas über 4000 m liegt vor mir im Glanz der Nachmittagssonne. Eine große, weite Einsamkeit, kein Mensch, kein Tier begegneten uns beiden nach hierher, und auch weit und breit herrscht eine erhabene Ruhe. Nur die Trittsuren im Gelände sagen, daß hier doch gelegentlich Besucher, Wanderer von der einen zur anderen Welt, erscheinen. Und wie sie gekommen sind, so auch wieder verschwinden. Denn so ein Paß ist keine Bleibe. Nur eine Durchgangsstation, eine Nahtstelle von Nord nach Süd oder vom Süden zum Norden.

Auch Lise und ich drehten bei. Wir haben gesehen, was uns nach hierher lockte. So konnten wir beglückt von der Höhe Abschied nehmen. Wollten wir noch vor Dunkelheit in Sanglitsch sein, so mußten wir auch ohne Halt stramm zu Tal ziehen. Das machte ich meiner Lise verständlich. Und sie reagierte so, als ob sie auch das begreifen könne. Wenn nur nicht die verteufelten Abstiege wären, hatte sie sich sicherlich zugeflüstert. Und talwärts gibt es auch mehr von diesen lästigen Strecken als auf dem Hinweg. Immer wenn so ein Steilstück kam, mußte meine Lise überlegen, wie das wohl am besten gemeistert wird. Dafür hatte ich Verständnis. Ich ließ ihr eine Verschnaufpause, redete gut zu: „So, liebe Lise, nun wollen wir mal wieder. Bald sind wir in Sanglitsch, dann gibt es keine Steilhänge mehr“ und so fort. Und das begriff auch meine Lise und folgte nach einiger Zeit.

Der Tag ging bereits zur Neige. Eigentlich hätten wir schon bald in Sanglitsch sein sollen. Aber schließlich kosteten die Trödeleien und Sonderaktionen meiner Lise ihre Zeit, und so wurde es eben später als beabsichtigt. Aber es ging doch alles bislang gut, und den Ausreißer habe ich meiner Lise inzwischen schon verziehen. Bis wir in die Nähe des Soldatenstützpunktes kamen. Weiß der Teufel, was da wohl in meine Lise gefahren ist. Da blieb sie unvermittelt stehen. Keine Auffälligkeiten am Weg konnten sie doch dazu veranlassen. Ein Steilstück stand auch nicht bevor. Nichts, was irritieren oder schockieren könnte. Meine Lise war wie angenagelt wie ein Standbild aus Erz. Sie rührte sich nicht von der Stelle. Gab ich ihr die Sporen, so bäumte sie sich auf, tanzte auf der Stelle, drehte sich bergwärts, talwärts. Machte aber keinen Schritt nach vorwärts in Richtung Sanglitsch. „Was ist bloß mit Dir, was habe ich Dir zu Leid getan“? Erst lobte ich sie, dann schimpfte ich. Normalerweise wäre man abgestiegen, hätte die Zügel genommen und sie von dem Schock befreit. Doch das konnte ich nach den Erfahrungen vom Mittag nicht tun. War ich doch froh, meine Lise wieder zu haben. Nein, absitzen, das konnte ich nicht riskieren. Immer nur gut zureden, war mein einziger Gedanke. Schließlich flehte ich sie an: „Sei doch so gut, sei so lieb, bald bist Du doch befreit. Geh, liebe Lise“!

Nichts half. Sie bewegte sich im Kreis, doch nicht von der Stelle. Nun fing es an zu dämmern. Wie lange wir uns hier tanzend bewegten, weiß ich nicht, war es eine halbe Stunde, war es eine volle Stunde. Ich weiß es nicht mehr. Ich hatte nur die eine Hoffnung, von diesem Fleck hier befreit zu werden. Wenn der Besitzer mich verstanden hat, wird er doch wohl entgegenkommen.

Und da ich noch mit diesem Gedanken beschäftigt war, mir auch überlegte, wie sich wohl die Nacht auf dem Rücken des Pferdes verbringen ließe, da erschien eine Gestalt, gerade noch im Dämmerlicht erkennbar. Meine Erlösung nahte, der Pferdebesitzer.

Er hatte wohl schon von dem Soldaten gehört, was mir widerfahren ist. Gewohnt und gekonnt faßte er die Lise am Halfter. Plötzlich schien der Frieden in sie eingekehrt zu sein. Lammfromm ließ sie sich behandeln, den Sattel zurechtrücken und trabte, als ob nichts gewesen wäre, hinter ihrem Herrn durch die schemenhafte Nacht, den holprigen Weg nach Sanglitsch, mit mir als geduldete, aber doch fremde Last auf dem Rücken.

Japaner in Zebak

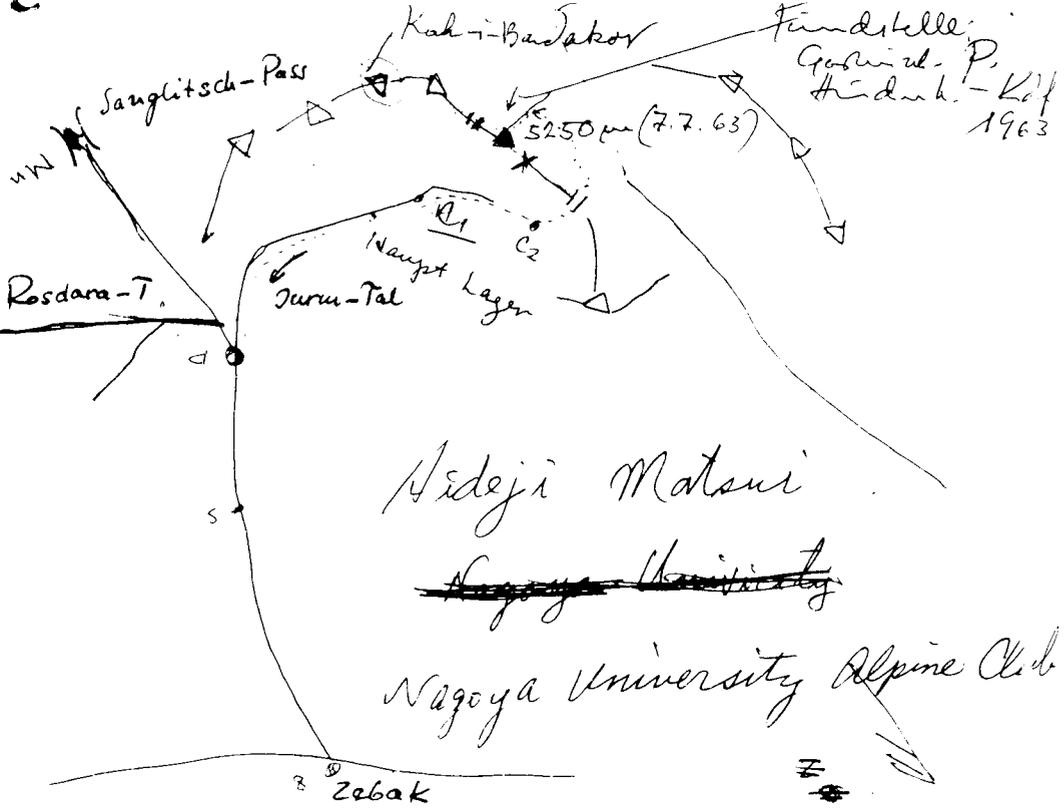
Zebak, den 16./17. 8. 1964

Schon bei der Ankunft in Zebak sagte man uns, daß eine Gruppe japanischer Bergsteiger ins Sanglitsch-Tal hinaufgezogen ist. Wir wollten nähere Einzelheiten über ihr Reiseziel und ihre Absichten im Gebirge erfahren. Doch darüber konnte uns niemand genauere Auskunft geben; weder der Alakador noch der Malik aus Sanglitsch wußten präzise Angaben zu machen. So beschäftigte uns immerzu die Frage, wo wohl unsere Konkurrenten abgeblieben sind. Wir wollten uns doch nach Möglichkeit nicht gegenseitig im Wege sein. Während der Rast vor dem Rosdara-Tal sickerte etwas mehr an Einzelheiten durch. Auch sie haben versucht, ins Rosdara-Tal aufzusteigen. Der Eintritt wurde ihnen ebenso wie uns durch die unterschiedene Haltung der Soldaten verwehrt. So entschlossen sie sich, ein westliches Seitental des Sanglitsch-Flusses aufzusuchen, das zu den Nordabstürzen des Koh-i-Bandakor hinaufleitet. Mehr konnten wir aber nicht ausmachen. Wir waren deshalb befriedigt, als erste das Rosdara-Tal, welches als tabu gegolten hat, aufsuchen zu dürfen. Und nun haben wir doch noch das Vergnügen, die japanischen, bergsteigenden Freunde persönlich kennenzulernen.

Sie berichten recht interessante Einzelheiten über ihr Unternehmen. Die Gruppe ist ein Teil einer größeren, wissenschaftlich ausgerüsteten Expedition. Nach einem genauen Plan sollten sowohl kulturpolitische, geschichtliche Erkundungen als auch alpine, d. h. höhenphysiologische Studien und Messungen durchgeführt werden. Doch der vorgezeichnete Kalender — Allah wollte es wohl nicht so! — ließ sich nicht nach Wunsch realisieren. Erst mußten die Bergsteiger in Kabul ganze 4 Wochen auf ihre Genehmigung warten. Auch sie hatten das Vorhaben, in den Wakhan-Korridor zu gehen, streichen müssen. Bekanntlich haben Japaner 1960 als erste den Noshaq bestiegen. Und an diesen Erfolg wollten unsere Freunde wohl anknüpfen. Doch daraus wurde nun nichts. So blieb der Ausweg Sanglitsch-Tal übrig. Der Leiter der Gruppe skizzierte uns die verschiedenen Stationen (s. Bild) ihres Aufenthaltes im Jurm-Tal. Dieses Tal ist nicht zu verwechseln mit dem Jurm-Tal westlich davon, d. h. dem vereinigten Anjuman-Munjon-Fluß-Tal.



Seite 195 oben: Unterhaltung mit den japanischen Bergsteigern.
Unten: Ratsversammlung der Bürgermeister im Serail des Alakadors.



Nideji Matsui
~~Nagoya University~~
 Nagoya University Alpine Club

Teilnehmer:

- Nideji Matsui
- Shin Isomura
- Kouzi Wakita
- Tatsuo Asano
- Horitaka Siniger

Auf ihrem Weg zu den Höhen des Koh-i-Bandakor fanden sie eine Kunststoff-Tafel der Garmischer Hindukusch-Kundfahrt 1963. Wir konnten als Gegenwert den Japanern durch unsere Berichte ihr Wissen bereichern. Sichtlich waren sie überrascht, daß es uns gelungen ist, das Rosdara-Tal kennenzulernen und erkunden zu können. Zur Erinnerung an unsere Kundfahrt 1961 überreichte ich dem Leiter der Gruppe das Tagebuch, was ihn besonders erfreute: Sollte er doch wohl der einzige Japaner sein, der ein solches Exemplar besitzt. Mit einer Einladung zu den Olympischen Spielen und einer Anstecknadel mit den 5 Ringen wollte er sich wieder bei mir erkenntlich zeigen.

So versuchten wir, in bestem Einvernehmen unsere bergsteigerische Freundschaft zu bekunden. Am nächsten Vormittag verabschiedeten sich die Freunde im Hof des Alakadors von Zebak, so als ob wir jahrelange alte Bekannte wären. Die Japaner zogen talaus, zurück nach Kabul, und wir trafen die Vorbereitungen für einen neuen Vorstoß ins unbekannte Hochgebirge.

Seite 196: Die Japaner veranschaulichen uns in einer Skizze das von ihnen besuchte Gebiet des Jurun-Tales. Zur Erinnerung an unsere Begegnung tauschen wir Autogramme aus.

Die Berge im Degoll-Tal

21. 8. 1964

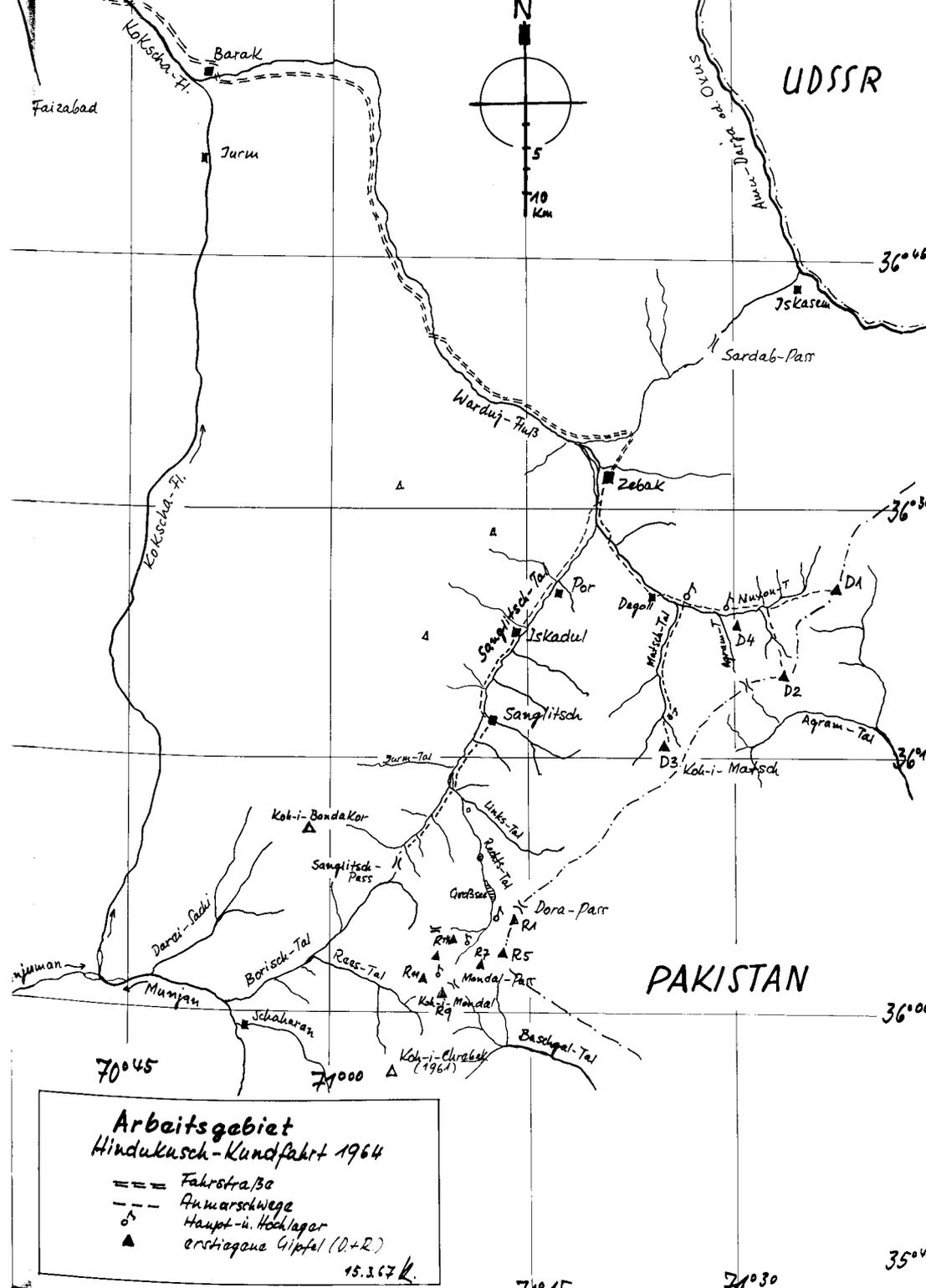
Hermann und Veit sind vorgestern aufgestiegen mit dem Träger Adschabkul, der sich bei uns außer Mirbadaschi verdingt hat. Obwohl er älter ist, so fühlt sich Mirbadaschi doch als sein Chef. Es ist für mich interessant festzustellen, wie sich so ohne unser Zutun ein Reglement der Erledigung der Arbeiten einstellt. Wenn ich Abdul übertrage, was zu erledigen ist, so gibt er diese Bitte an Mirbadaschi weiter, und dieser hat nichts Eiligeres zu tun, als unseren neu engagierten Träger einen Befehl zu erteilen. Hätten wir wohl einen weiteren Mann angeheuert, dann wäre die Arbeit weiter nach unten delegiert worden. So kommt es, daß trotz mehrerer Bediensteten nicht viel erledigt werden kann. Es bleibt keine andere Wahl als teilen. Mirbadaschi bekommt seine festumrissenen Aufgaben, auch wenn er glaubt, als der Dienstältere und mit unseren Belangen Vertraute ein Vorrecht sich einräumen zu können.

Gleich nach dem Errichten des Hauptlagers im Auenwald wollte ich Ausschau auf die Berge der Umgebung halten.

Nach Norden erhebt sich vom Hauptlager ein Steilhang, der sich als Grat zum Degoll-Tal hin abzeichnet. Es war unschwer zu erkennen, daß man von einem erhöhten Absatz dieses Hanges einen guten Überblick über die drei Täler: Degoll, Matsch und Nuxon/Agram haben müsse. Abdul wollte mit mir kommen. Er hatte wohl Lust, mal wieder etwas Bergsteigerisches zu unternehmen. Das Nuxon-Agram-Tal hatten sich die beiden Brüder Steiner vorgenommen; so konzentrierte sich mein Blick auf den Verlauf des Matsch-Tales. Es führt weit hinein in die Berge. Das Ende ist durch die Biegungen und Erhöhungen verborgen. Immer steiler werden die Gipfelhänge. Es lohnt sich wohl, dort hineinzuziehen.

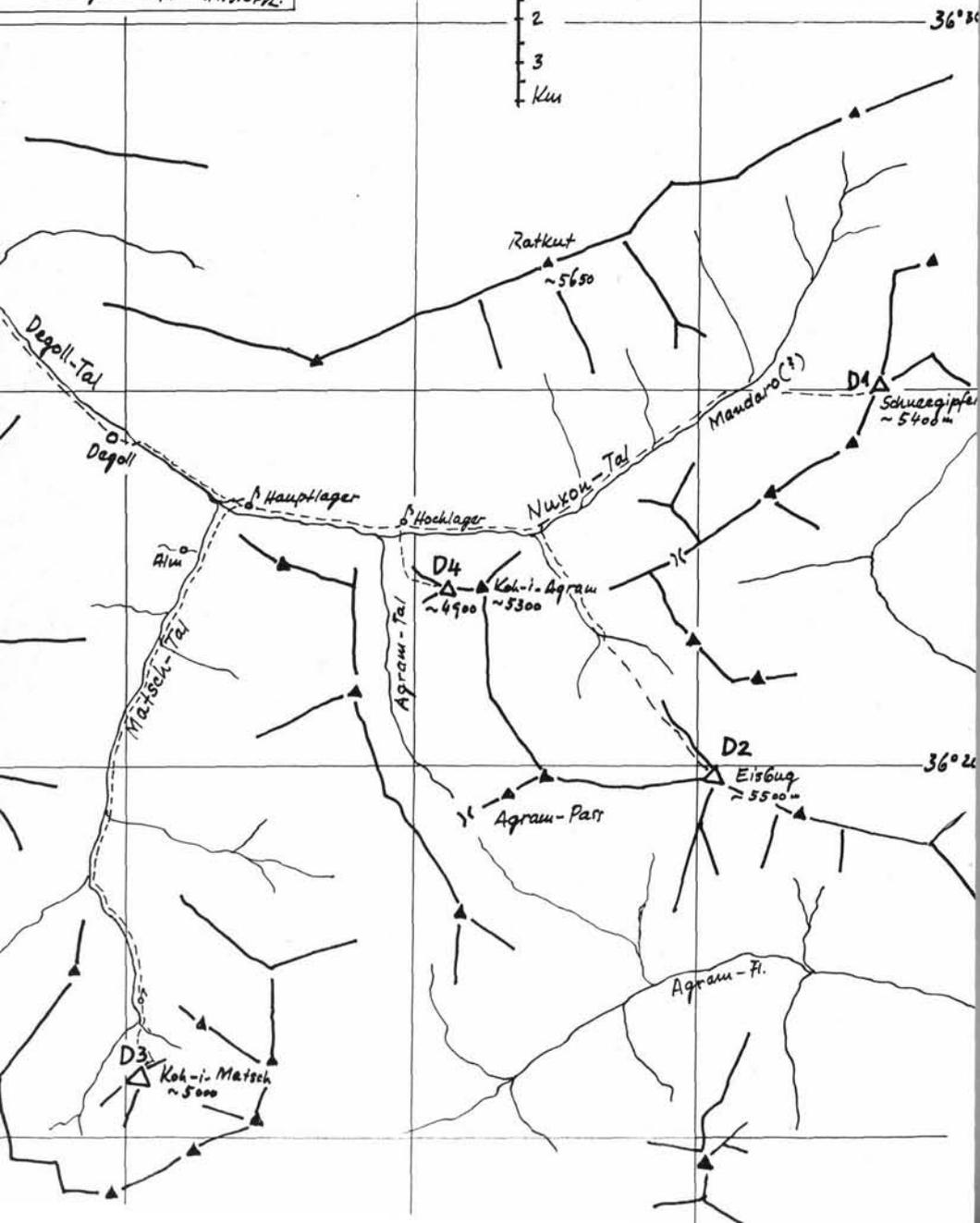
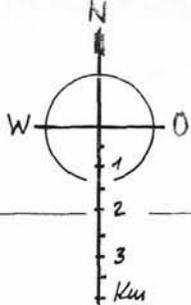
Wir stellen eine kleine Mannschaft zusammen. Peter, Abdul und unser Träger Adschabkul mit seinem Pferd wollen mit mir kommen. Mirbadaschi bringt uns noch mit seinem Pferd über den wildschäumenden Nuxon-Bach, damit wir schneller fortkommen. In Höhe der Matsch-Alm wird eine Rast eingelegt. Jenseits einer mit Weidenbäumen beschatteten Wiese, auf welcher wir lagern, befinden sich die steinernen Behausungen der „Alm der Frauen“. Nur Frauen und Kinder hausen in diesem Sommersitz der Zebaker Viehbesitzer. Auf einen Wink hin verschwinden alle Schönen, und unser Träger kann seine Mutter und Geschwister besuchen. Über den schwindelnden Steg erreicht er das jenseitige Steilufer. Bald erscheint unser Träger wieder mit Töpfen voll Milch und Käse, den Haupterzeugnissen der Alm. Weiter geht es am Vormittag talauf. Die

Seite 199: Kartenskizze des Sanglitsch-, Rosdara- und Degoll-Tales.
Seite 200: Kartenskizze Berge im Degoll-Tal.



Berge im Degoll-Tal
Hindukusch-Kundfahrt
1964

△ von der Kundfahrt
erstiegene Gipfel n. 3. 67/68











Weiden für Rinder und Pferde, Schafe und Ziegen wechseln ab in einer Lieblichkeit, wie es in den bisher besuchten Tälern selten anzutreffen ist. Am späten Nachmittag stehen wir vor einem mächtigen Klotz, einer stumpfen Pyramide, die uns buchstäblich den Weg und den Ausblick versperrt. Rund um diesen Turm, so konnten wir erahnen, ordnen sich die Zinnen und Zacken höherer Berge an, wie Glieder einer Kapelle um den Dirigenten. Wir haben den Talschluß erreicht.

Wärme und Heimlichkeit spendet ein Lagerfeuer aus dem Weidenholz, das wir mitgebracht haben. Ein Zelt schützte uns vor den Umbilden der Nacht. Das Pferd konnte auf der nahrhaften Weide frei herumlaufen.

Der Weiterweg sollte uns am Morgen durch einen sehr wilden Moränenhang des Gletschers führen. Dieser leitet hinauf zu den Bergen, die im Osten unseres Koh-i-Matsch — des Matschberges — liegen. Wir hoffen, unseren Berg, der sich uns mit seiner sehr abweisenden, wenig gegliederten Nordwand präsentiert, am leichtesten über den Nordostgrat erreichen zu können. Je höher wir von der Scharte aus kommen, um so mehr wurde die Annahme bestätigt, daß von diesem Gipfel aus ein guter Einblick in das gesamte Gebiet möglich ist. Erst etwas unangenehm, weil lockeres, schwieriges Gestein, dann aber solider werdend, läßt sich der Grat begehen. Schließlich endet der Gang zum Gipfel in einem Wettrennen, das Abdul gewinnt. Er hatte sich sehr gut akklimatisiert und war gegenüber mir durch seine Jugend und Peter, den eine Knieverletzung behinderte, doch im Vorteil. Im Scherz taufte wir deshalb unseren Berg „Koh-i-Abdul“. Obwohl nur etwa 4880 m, d. h. etwa Mt. Blanc-Höhe, bietet der Gipfel in der Tat den großartigsten Ausblick, den ich in diesem Gebiet erleben durfte.

Im Norden stehen Felswände, wie man sie nur in den Dolomiten finden kann. Nach Osten und Süden reihen sich Berge an Berge, mit tief ins Tal streichenden Gletscherströmen, erhabene Könige in unberührter Schönheit. Hier bekam ich Zweifel darüber, ob wir uns von Anfang an richtig eingeortet haben. Ob wir nicht hätten hier beginnen sollen? Die Berge in der Runde sind sichtlich höher als im Rosdara-Tal und bieten mannigfache Abwechslung an bergsteigerischen Extravaganzen. So nehmen wir Abschied mit dem Gefühl, eigentlich wiederkommen zu müssen. Wertvoll und ergiebig wäre sicherlich eine Fahrt zu den Bergen rund um den Koh-i-Matsch.

Seite 201: Felsen über unserem Hauptlager.

Seite 202: Das Matsch-Tal wird vom Koh-i-Matsch beherrscht.

Seite 203: Der Gipfel des Koh-i-Matsch ca. 4880 m hoch.

Seiten 204-207: Ausblicke vom Gipfel des Koh-i-Matsch nach Norden (S. 204) nach Osten (S. 205, 206) und nach Süden (S. 207).

Seite 208: Aufstieg zum Schneegipfel (5150 m, D1).

Schneegipfel 5150 m (D 1)

Ersteigung am 20. 8. 1964 von Hermann Steiner und Veit Steiner.

Bericht von Veit Steiner

Am 19. 8. verlassen wir um 11 Uhr das Hauptlager im Miondeh-Wald (Degoll-Tal). An der Talgabelung ins Agram-Tal schlagen wir um 12.30 Uhr ein Zelt auf und ziehen das Nuxon-Tal weiter aufwärts. Um 15 Uhr entlassen wir unseren Träger, damit er noch bis zum Einbruch der Dunkelheit das Hauptlager erreichen kann. Mit dem Gepäck des Trägers und unseren vorher schon großen Rucksäcken ziehen wir nun das Tal weiter aufwärts über großes Blockwerk, an sumpfigen Böden vorbei, durch Buschwerk und an einem staubenden Berg vorbei (verursacht durch laufend herunterfallende Steine). An einer Talgabelung schlagen wir um 17 Uhr am oberen Ende eines Buschwerks unser Hochlager (3640 m) auf. Abends gibt es nach der Suppe noch einen Schenkel von einem Schaf, den wir über dem offenen Feuer braten.

Am nächsten Morgen geht es um 7 Uhr los. Zuerst müssen wir auf dem or. rechten Ufer dem scharf eingeschnittenen Bach ausweichen, (leichte Kletterei). Weiter oben sperrt eine große Steinmoräne das Tal, die ein Gletscher vom or. rechten Ufer hereinschob. Anstrengend geht es über die großen Blöcke hinweg, bis wir an eine große Schwemmfläche kommen, die von einem Bachsystem durchlaufen wird. Da das Wasser kalt ist, versuchen wir es erst mit Überspringen der kleinen Bäche. Am Schluß müssen wir doch noch über einen Bach, wo unsere Springkünste nicht mehr ausreichen und wir deshalb kurz unsere Stiefel ausziehen. Der Weiterweg geht direkt am Bach entlang. Die lockeren Steine drohen uns einige Male in den Bach zu stürzen, bis wir zur zweiten Schwemmfläche kommen, bei der wir gemütlich auf der or. linken Seite langgehen können. Vom Ende der Schwemmfläche geht der Weg zu unserem ausgesuchten Gipfel zuerst über ein riesiges Geröllfeld, in dem wir von 10—11 Uhr Brotzeit machen. Nach weiteren 2 Stunden kommen wir auf Schnee und müssen später einer Eiswand ausweichen, die uns auf Eis mit Schlamm und Steinen belegt drängt. Über dieses Stück geht es schwierig, da wir mit unseren Steigeisen immer wieder zurückrutschen, doch nach 1 Stunde haben wir es endlich geschafft. Wir stehen am Gletscherrand und queren in das Geröll, das zum Felsgrat hinaufzieht. Wir verfolgen diesen, bis er in den Firngrat



Seite 211: Ausblicke vom Schneegipfel nach Südosten (oben) und nach Süden (unten).



übergeht. Dort machen wir von 14.50 bis 15.30 Uhr Vesperpause und lassen einen Teil unserer Ausrüstung zurück. Dann geht es mit Steigeisen und Eispickel bewaffnet den Firngrat hinauf. Unter dem Gipfel drängt uns der überwächtete Grat, der mit Spalten durchzogen ist, unter die Wächten, von wo aus wir um 16.30 Uhr den Gipfel erreichen. Wir haben von hier einen herrlichen Blick zu den 7000ern des Wakhan und auf den Oberlauf des Nuxon-Tales. Da es schon sehr spät ist, müssen wir uns bald an den Abstieg machen, um wenigstens noch bei Einbruch der Nacht den Talboden zu erreichen, denn wir haben nur einen Biwaksack mit und kein Daunenzeug. Der Abstieg bzw. die Abfahrt über die Gletscher und steilen Geröllhänge geht schnell, so daß wir beim Nachtwerden die zweite Schwemmfläche erreichen und dort biwakieren.

Am nächsten Morgen treibt uns beim Hellwerden die Kälte aus dem Biwaksack. Zum Frühstück gibt es den Rest des Knäckebrottes. Dann heißt es drei Stunden lang das Tal abwärts pilgern zum Hochlager, das wir um 9 Uhr in der Frühe erreichen. Da wir an diesem Tag keine Tour mehr machen können, verbringen wir den Tag mit Essen und Schlafen.

Eisbug 5300 m (D 2)

Bericht von Veit Steiner

Ersteigung am 22. 8. 1964 von Hermann Steiner und Veit Steiner
Um 7 Uhr brachen wir mit unserem gesamten Gepäck auf und brauchten erst einmal eine halbe Stunde barfuß zur Bachdurchquerung durch das eiskalte Wasser und über die vereisten Blöcke, auf denen wir versuchten, unsere klammen Füße wieder aufzuwärmen. Nachdem wir unsere Strümpfe und Schuhe wieder angezogen hatten, querten wir zur Talabzweigung hinüber, wo wir an einer Quelle einen Seesack deponierten (9 Uhr). Nun ging es zwei Stunden dem Bach entlang, das Seitental aufwärts, bis es sich gabelt. Oberhalb der Gabelung konnten wir an einer geschickten Stelle den Bach überspringen. Nach einer kurzen Pause ging es die Endmoräne hinauf. Anschließend querten wir zu einer steilen Seitenmoräne, die auf einem Absatz in den Gletscher übergeht. Wir gingen links den Hang hinauf, anfangs über Geröll, später in leichter Kletterei, bis der Fels in eine Eiswand übergeht. Hier zogen wir die Steigeisen an. Zuerst ging es eine steile, 10 m hohe, blanke Eiswand hinauf, die sich später etwas zurücklehnt und nach etwa 300 Höhenmetern auf einem kleinen Vorgipfel endete. Von hier haben wir einen schönen Blick auf den überwächteten Firngrat, unseren Weiterweg, und zur Rechten auf die langen, scharfen Eisflanken, die vom Grat herunterziehen. Um 15 Uhr nahmen wir den Eisgrat angeseilt in Angriff.

Ausblick vom Eisbug nach Norden (oben), nach Nordosten (unten).

Der Grat stellte sich als länger und schwieriger heraus, als wir annahmen.

1. war er nur sehr schmal und ging nach links sehr steil hinab.
2. waren die Wächten zum Teil schon angebrochen.
3. war der Büßerschnee sehr weich und rutschte dauernd unter unseren Füßen weg.

So mußten wir zum Teil auf den Wächten, zum Teil im steilen Eis gehen. Kurz unter dem Gipfel wichen wir in einem großen Bogen einer breiten Spalte aus, die vor dem Grat nicht haltgemacht hatte. Um 18.30 Uhr erreichten wir müde den Gipfel (5300 m). Da an diesem Tag an den Abstieg nicht mehr gedacht werden konnte, mußten wir uns einen einigermaßen ebenen Biwakplatz suchen. Wir fanden einen, mußten ihn jedoch noch ausbauen. An den Seiten stellten wir Steinplatten gegen den Wind hoch. Dann wurden unsere Habeligkeiten ausgebreitet, die Steigeisen und Eispickel außerhalb verstaut. Wir waren diesmal wenigstens auf das Biwak vorbereitet und hatten unsere Kunststoffunterlagen, Daunenfußsäcke, Daunenjacken und warme Unterwäsche mit, die Biwaksäcke natürlich auch. Nach dem Abendessen betrachteten wir noch den Untergang der Sonne vom Gipfel aus. Bald schlupften wir dann in unser Biwakzeug und stülpten den Biwaksack über. Trotz der vielen hochgeschleppten Sachen haben wir in dieser Nacht sicher nicht geschwitzt. Jedoch konnten wir teilweise schlafen, was auch ein großer Vorteil war. Dafür mußten wir zweimal in der Nacht den festgefrorenen Tau von innen aus dem Biwaksack schütteln, damit nicht alles Anziehen feucht wurde. Am nächsten Morgen ließen wir uns erst einmal von der Sonne aufwärmen und frühstückten, leider nicht mehr allzuviel, denn das Essen ging aus. So mußten wir auch eine geplante Gratüberschreitung zu einem anderen Gipfel mit Abstieg durch eine Schneerinne aufgeben und uns schnellstens auf den Abstieg machen. Um 9 Uhr stiegen wir wieder den Schneegrat hinab, teilweise mit Eisschrauben sichernd. Im Eiltempo fuhren wir später die Geröllfelder ab, da wir an diesem Tage wegen der nicht vorhandenen Lebensmittel noch ins Hauptlager wollten. Um 16 Uhr erreichten wir erst unseren Seesack an der Quelle und kochten uns dort einen Tee. Wir folgten dem Hauptbach abwärts, bis wir eine günstige Stelle zur Bachdurchquerung gefunden hatten. Es war eine breite, knietiefe, nicht zu reißende Furt. Bei Nacht erreichten wir das Zelt an der Talgabelung. Beim Aufstieg hatten wir eine Suppe im Zelt gelassen, an der wir nun sehr froh waren, da wir somit nicht mit leerem Magen schlafengehen mußten.

Am nächsten Morgen trieb uns der Hunger zeitig auf die Beine, so daß wir bereits um 8.30 Uhr im Hauptlager erschienen und über die Lebensmittel herfielen.





Hauptlager im Miondeh-Auenwald 22. 8. 1964

Heinrich ist allein im Lager geblieben. Er versteht es ja auch, so ein Lager wohnlich zu gestalten, nachdem er oft die Gelegenheit hatte, Jugendlager kennenzulernen. Fürs erste wollte er eine perfekte Toilettenanlage einrichten. Der Weg dahin war mit Asmü-Markierungsblättern gekennzeichnet. Die Pfeilrichtung wies zum Ziel; zurück zum Zelt mußte man ohne Pfeile finden. Das war ja dann auch nicht mehr so entscheidend wichtig. Eine Rolle echtes Toilettenpapier auf einen Ast gesteckt bestätigte, daß das Ganze vollendet angelegt war. Und Heinrich konnte zufrieden sein mit seinem Werk. Es wurde von uns fleißig benutzt und als ein Fortschritt quittiert. Unsere afghanischen Helfer wollten indessen nichts davon wissen. Es war ihnen offensichtlich doch zu kompliziert. Man kann so etwas doch einfacher machen. Sichtschutz gibt es in Form von Felsblöcken genug.

Als Neuigkeit verkündete Heinrich, daß zu unserem besonderen Schutz drei Soldaten angekommen sind. Abdul verdolmetschte, daß der Alakador dies angeordnet habe. Warum? Nun, sie sollten uns behilflich sein in den Bergen, damit uns nichts passiert. Und wenn uns ein Mißgeschick zustoßen sollte, damit wir sicher zu Tal und nach Zeback kommen konnten. „Ja, aber wie wollen uns denn die Soldaten helfen, wenn wir oben auf den Bergen verunglücken sollten, etwa durch Steinschlag oder bei einem Absturz“? Das fragte ich und bekam eigentlich keine befriedigende Antwort. Nur die, das ist Anordnung des Alakadors. Und dieser soll wohl vom Gouverneur von Faizabad dazu veranlaßt worden sein, die ausländischen Besucher mehr als bisher zu beschützen!

Erst später in Kabul erfuhren wir die Hintergründe dieser Aktion. Einige Tage zuvor wurden im Khwaja-Muhamad-Gebirge, das ebenfalls zu Badakschan, d. h. zum Gebiet von Faizabad gehört, die Bergsteiger der Münchner Hindukusch-Kundfahrt von zwei Trägern überfallen. Die beiden Teilnehmer Rinkl und Strauß mußten ihr junges Leben lassen. Die Brüder Haase kamen mit dem Schrecken

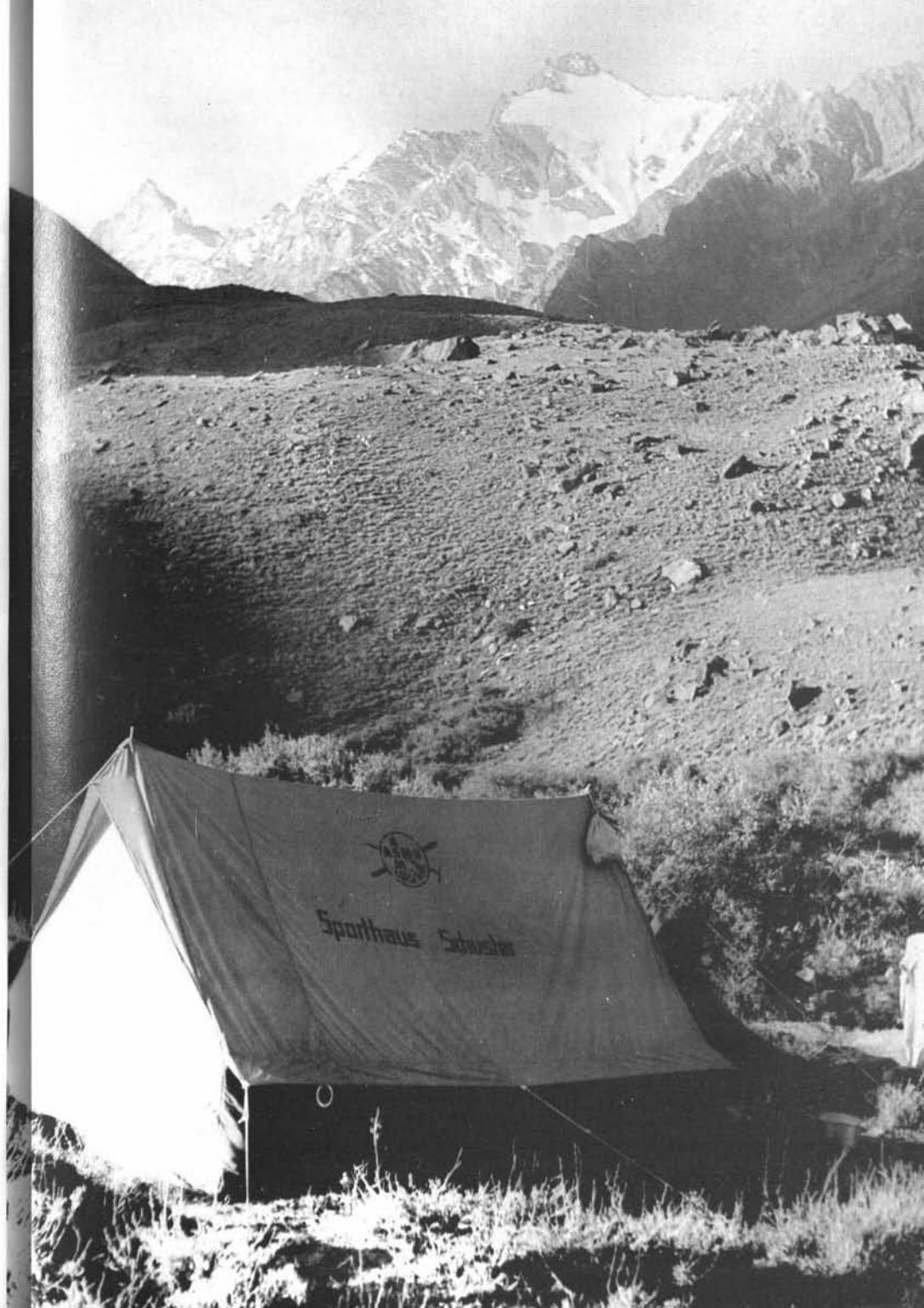
Seite 215: Blick vom Eisbug nach Osten (oben), nach Südosten (unten).

Seite 216: Lagerfeuer im Miondeh-Auenwald (oben). Der reißende Nuxon-Bach mußte öfter von uns durchquert werden (unten).

bzw. mit einem Streifschuß davon. Unsere Freunde in Kabul waren, als diese Nachricht die Hauptstadt erreichte, in Sorge um uns, hieß es doch: „Die Expedition, bei der zwei Brüder dabei sind . . . “. Und das hätte auch auf uns zutreffen können. Die Münchner Gruppe verzichtet auf einen Dolmetscher als Verbindungsmann zu der Bevölkerung und den Behörden sowie auf die Unterstützung der Gebietsgouverneure und Bürgermeister wohl aus Gründen, billiger zurecht zu kommen und beweglicher zu sein. Sie riskierten ihr Leben und mußten somit auch einen hohen Beitrag bezahlen. Haase konnte diese Erlebnisse in einem farbigen Sensationsbericht zusammenfassen, der in einer Illustrierten erschienen ist.

Unsere soldatischen Betreuer sind heitere, fidele Leute, mit denen wir viel Freude haben. Gestern abend wurde nach Sonnenuntergang ein mächtiges Lagerfeuer entfacht. Es gab Hammelfleisch am Spieß. Wer wollte, konnte sich einen Stecken aus Weideholz, auf den ein Stück Fleisch gespießt wurde, in die Glut halten. Mächtig stiegen die Flammen in den sternklaren Himmel. Die Funken sprühten. Gelegentlich trafen sie auch einen von uns. Dann schrien alle im Chor: Suchti, suchti. Dieses Wort stammt von einem der Soldaten. Da es uns so gut gefiel, taufte wir diesen „Suchti, suchti“.

So ein Lagerfeuer hat seine eigene Atmosphäre. Es ist Romantik, eine Äußerung von Freiheit, von Ungebundenheit. Bei uns daheim ist diese Romantik ausgestorben, verdrängt von einem vollendeten Staat. Ja, — weiß Gott —, wir leben hier über dem Pegel der Zivilisation, auch wenn wir Zelte haben und eine Toilettenanlage. Lange noch träumten wir in die Flammen hinein, bis aller Vorrat an Brennbarem sich in Wärme und Licht aufgelöst hatte. Gegen Mitternacht verschwanden wir nach und nach in den Zelten. Unsere Beschützer hielten treue Wache am Rande des Aschenplatzes, nur in Decken und ihre Mäntel gehüllt. Das dauerte nicht lange für sie, nur einige Stunden, dann beginnt wieder der Tag. Dann kommt die wärmende, lebensspendende Sonne. Alles ist vergessen: Kälte und Unannehmlichkeiten, welche die Nacht ihnen brachte.



Seite 219: Unser Hochlager am Fuße des Koh-i-Agram.



Der Koh-i-Agram (Vorgipfel, D 4) 4980 m 25. 8. 1964

In unser Lager blickte immerwährend eine schneidige Bergspitze gleichsam als eine Herausforderung: „Kommt doch mal herauf, wenn Ihr Mut habt, Euch mit mir zu messen“.

Auch vom Aussichtspunkt oberhalb unseres Lagers aus, den ich mit Abdul erstieg und von dort aus eine gute Orientierung über drei Täler: Degoll, Matsch und Nuxon hatte, sah der Eckpfeiler zwischen Nuxon- und Agram-Tal recht imponierend aus.

So sollte denn zum Abschluß unseres Programms im Degoll-Tal ein Ersteigungsversuch unternommen werden. Heinrich ist wieder mit von der Partie.

Am Nachmittag schulterten wir unsere Rucksäcke, nehmen etwas von dem noch spärlich vorhandenen Proviant, unsere Schlafsachen und steigen mit Unterstützung unseres Trägers über die Blockhalden hinauf zum Hochlager, welches Veit und Hermann für uns haben stehen lassen.

Wild und übermütig springen die Wasser des Nuxon-Baches über die Blöcke der Steilstufe. Und diesen Fluß müssen wir queren, wenn wir zum Horn zwischen den Tälern kommen wollen. Das ist doch schier unmöglich. Vielleicht bietet sich oberhalb des Talabbruches doch eine Stelle, die ein Passieren möglich macht. Wenn die Leute zu den Hochalmen wollen, müssen sie auch hinüber. So trösteten wir uns. Veit und Hermann waren auch auf einem Berg jenseits des Baches, weit oberhalb zwar, aber immerhin.

Das Lager ist an einem schönen Fleckchen mit Aussichten in die Täler erstellt und hat auch einen brauchbar ebenen Untergrund. Da haben die Freunde gute Vorarbeit geleistet. Die Wasser in der Nähe müßten eigentlich auch zu durchsteigen sein. Am Abend führt der Fluß wohl reichlich Wasser. In der Nacht wird er erfahrungsgemäß abnehmen, weil das Schmelzen abnimmt. Dann müßte es wohl gehen, an einer Stelle den Bach zu überlisten.

Nach gutverbrachter Nacht und gekräftigt durch das Frühstück beginnen wir früh am Morgen mit dem großen Wagnis der Überquerung. Jeder macht sich die nach seiner Meinung günstigste Stelle aus. Heinrich etwas unterhalb, ich etwas oberhalb vom Zeltplatz. Es ist doch verdammt kalt und ungemütlich, sich so bauchtief im Adamskostüm auf den unebenen Grund durch das Gletscherwasser hinüber zu balancieren. Heureka! Wir schafften es, verschwanden in dem Gestrüpp neben dem Fluß und erscheinen etwa gleichzeitig

auf dem Gegenhang. Eine Frottiermassage bringt wieder Leben in die tauben Glieder. Der Aufstieg über den Geröllhang tut sein übriges, unsere Wärmequellen zu mobilisieren. So fühlen wir uns in der Morgensonne bald wohl und freuen uns, die Tücke des Weges zum Berg von oben bewundern zu können.

Doch wie wird es uns am Abend ergehen, wenn das Wasser höher und reißender ist? Vorerst haben wir noch unseren Aufstieg vor uns. Wir müssen aus dem Gewirr an Steinhalden und Graten diejenigen herausfinden, welche uns am ehesten und sicher zum Hauptgrat und Gipfel hinaufleiten. So arbeiten wir uns von einem Hang hinauf zur Grathöhe, um zu erkennen, wir sind hier doch noch nicht günstig. Wir müssen zum nächsten Grat hinüberwechseln. Und das stets mit größter Vorsicht. Auch hier heißt alles „Rühr-mich-nicht-an“. Je höher wir steigen, um so stabiler, solider wird der Berg. Die Größe der Blöcke nimmt zu. Schließlich haben wir nur noch einen gewaltigen Blockgrat vor uns und stehen nach Überwinden der Felstürme auf seiner Spitze. Wir müssen hier enttäuschend feststellen, daß der Grat sich wieder absenkt, vielleicht 20—30 m, um dann erneut aufzuschwingen zu einem etwa 500 m höheren zinnenförmigen Gebilde. Dort hinaufzusteigen, ließ sich nicht mehr mit unserem Generalplan vereinbaren. Wir mußten unbedingt morgen gegen Mittag im Hauptlager sein, d. h. heute noch zum Hochlager absteigen.

Außer unserem Hauptberg steht in der Runde noch eine statliche Zahl bizarrer Felsgebilde, wert, auch ihnen einen Besuch abzustatten. „Warum sind wir nicht gleich hierher gegangen?“ könnten wir beim Anblick dieser Riesen erneut rasonieren. Was hilft es! Das Bergsteigen ist schon immer eine Be tätigung des Unerfüllbaren gewesen. Hat man ein Ziel, einen Gipfel erreicht, so erscheint bereits das neue Ziel. So ist der Bergsteiger ein Wanderer vom Ziel zum Ziel.

Der Abstieg geht zügiger als erwartet, können wir uns doch von oben besser orientieren und haben die verschiedenen Gratläufe bereits im Aufstieg kennengelernt. Unvermittelt steht wieder vor uns der Silberstreifen des Flußes, aufleuchtend in der Nachmittagssonne. Und von oben glauben wir, auch die Achillesferse erkennen zu können. Jeder von uns beiden entdeckt natürlich eine andere, eine bessere Furt.





Doch am Bachrand sieht das Dasein wieder anders aus, respekt einflößender. Wie gehabt, Kleidung aus und im Rucksack verstaut. Und nun mit Mut hinein ins kühle Element. Doch mächtiger als am Morgen versucht der Wassergott, uns zu fassen, umzuwerfen und abwärts zu jagen, der Verdammnis entgegen. Heinrich kämpft gegen den Strom an und schafft es. Bravo! Das hast Du gut gemacht. Nun muß ich hinüber. Warum ich wohl zaudere! Das muß doch gelingen. Heinrich hat es doch auch geschafft. Aber nirgends kann ich die ideale Stelle entdecken. Überall sehe ich mich bereits abwärtstreiben, weil die Füße den überlastigen Oberkörper nicht mehr halten können. Was mache ich bloß? Eile stromaufwärts, durch die Weidenbüsche wieder stromabwärts. Nirgendwo kann ich die für mich passende Stelle für den Übergang entdecken. Von oben sah das aber doch allerwärts gangbar aus, und jetzt soll es nicht? Kann doch nicht angehen! „Ich bleibe hier, bis das Wasser nachläßt, komme morgen früh zu Dir hinüber“ war meine letzte Entscheidung, die ich Heinrich über das rauschende, tosende Verhängnis hinüberschreie.

„Komm rüber, ich helfe Dir“, fordert mein Freund, packte das Seil aus dem Rucksack und erschien wieder am Rand gegenüber. „Binde einen Stein an den Anfang, damit Du sicherer werfen kannst“, lautet meine Empfehlung. Ich billige Heinrich, dem Sportgewandten, eine gute Wurfpraxis zu. Doch das Seil erreichte vorerst nicht sein Ziel. Es landete immer wieder im Wasser. Samt Stein wurde es durch die Strömung abwärts getrieben. Für geraume Zeit standen wir einander gegenüber, es schien so, als ob meine Vermutung wahr werden sollte: abzuwarten bis zum nächsten Morgen. Ein unerwartet glücklicher Wurf brachte nun doch das Seil an mein Ufer. Ich konnte mich anbinden. Heinrich ging in Position. Nun kam es nicht mehr auf die günstigste Stelle an. Ich hatte eine Sicherung, komme, was da wolle. Heinrich wird mich schon halten! Und es kam, wie es sollte. Meine Füße wurden leichter. Sie hielten dem Wasserdruck nicht mehr stand. Schwimmend und torkelnd erreichte ich das begehrte Ufer. Wenn nicht das Wasser den Luftraum meines Rucksackes mit ausgefüllt hätte, dann wäre dieses Abenteuer ohne Folgen geblieben. So aber mußte ich mit feuchten Sachen dem nächsten Tag entgegensetzen.

Leute aus dem Degoll-Tal. Unten links: Unser Träger Adschabkul. Unten rechts: Junge von der Matsch-Alm (Alm der Frauen).

Abschied von Badagschan und Afghanistan

27. 8. 1964 — Zebak

Beim Alakador in Zebak sahen wir eigenwillige Tonkrüge, Schalen und Schüsseln mit Deckeln. Ich wollte wissen, ob diese in Zebak oder Umgebung hergestellt werden. Wir könnten gern einige Exemplare als Andenken mitnehmen, meinte der Alakador. Er schickte einen Soldaten aus. Jenseits des Sanglitsch-Flusses auf der ersten Terrasse des Gebirgspfadcs wohnt der Künstler, von dem diese schönen Sachen stammen. Ich wäre gern mitgegangen, um mir den Betrieb anzusehen. Abdul erfuhr, daß der Weg nach dort nicht leicht und langwierig sei. Außerdem hatten wir noch die Absicht, einen Ritt in die Umgebung von Zebak zu unternehmen. Alles gleichzeitig läßt sich nun mal nicht ausführen. Da müßte man es anstellen wie Dr. Snoy, Dr. Kussmaul und Schlenger, die vor Jahren auch hier waren und eigens das Gebiet nach Volkstümlichkeiten durchforschten. Dr. Snoy hat wohl längere Zeit im Heim des Alakador zugebracht, war lange krank und dachte wohl, seine Tage in Badagschan beschließen zu müssen.

Unser Bote kam ohne Krüge wieder. Der Meister war nicht anzutreffen, und Gegenstände hatte er auch nicht in seinem Lager. So gab uns der Alakador seine eigenen Tongefäße mit, hatte er uns doch etwas versprochen. „Ich kann mir wieder was besorgen“, entschuldigte sich der Herr des Gebietes.

Eine weitere Kunstwerkstätte konnten wir vor Zebak am Wege neben dem Fluß sehen. Mit kräftigem Wasserstrahl wird eine Art Drehbank angetrieben. Aus starken Weidenstämmen drechselt der Holzkünstler ansprechende Töpfe und Behälter für den täglichen Gebrauch. Feuchtigkeitsempfindliche Güter, wie Salz und Zucker lassen sich darin gut aufbewahren. Es handelt sich also um reine Gebrauchsgegenstände, aber doch mit einem gewissen Schwung, so daß sie als Schmuckstück angesehen werden können.

Eine Überraschung brachte uns der letzte Tag im Haus des Alakadors. Am Nachmittag besuchte uns ein „reicher Mann“ und interessierte sich für uns und unser Tun. Aus seinen Fragen sprach Aufgeschlossenheit für die große, weite Welt. Er wollte sich dafür revanchieren und versprach ein Abendessen. Wir rechneten nicht mehr damit. Es war schon Abend, der Gastgeber machte keine An-

Gebrauchsgegenstände aus Badagschan. Die Schuhe stammen aus Faizabad. Holzgefäß (vorn rechts) sowie 2 dunkle Tonkrüge sind in Zebak gefertigt.





stalten, wiederzukommen. Wir wollten uns schon zum Schlafen in die einzelnen Räume des Serails verkriechen, da tauchte eine kleine Gruppe mit Laternen und Schüsseln im Vorhof auf. Sie steuerten schnurstracks auf den Tisch in der Mitte des Hofes zu. Unsere Einladung sollte nun doch noch wahr werden. Würziger Duft entströmte den Schüsseln. Reis mit Huhn! Das lasse ich mir gefallen. Und das können sie zubereiten, die Afghanen! Da sind sie wirklich Meister vom Fach.

Noch lange saßen wir plaudernd im weiten Hof des Alakadors. Wir merkten gar nicht, daß inzwischen die Stunde des Windwechsels gekommen war. „Denn in Zebak“, so sagte der Hausherr ironisch, „windet es nur einmal am Tage“. Das heißt, es windet immer, am Tage talauf und nachts talaus.

Meine Kameraden waren traurig darüber, daß sie nicht mit zum Sanglitsch-Paß reiten durften. Sie wollten auch mal so unbeschwert, ohne Rucksack und sonstige Belastung auf dem Rücken des Pferdes querfeldein ziehen. „Alles Glück auf Erden liegt auf dem Rücken von Pferden“, mag ihnen wohl als die Erfüllung gehegter Wünsche erschienen sein. So ergab es sich, daß wir drei Pferde mieteten und nach Lust und Laune in die Umgebung von Zebak reiten konnten. Wir teilten uns den Tag, je drei Stunden am Vormittag und drei Stunden am Nachmittag. Ob die ersten nicht ganz so beglückt waren von ihrem Ausgalopp? Ein Hengst habe gelegentlich den Spaß verdorben. Und diesen Hengst hat man nun mir am Nachmittag angedreht. Ich sollte ihn bändigen. Nun, ich hatte inzwischen einige Erfahrung mit störrischen Pferden gesammelt. Es war gut, daß man mir bereits einiges über sein Verhalten verraten hatte. So konnte ich dafür sorgen, daß mein Pferd vorauslief. Bis auf einige Posen auf dem Heimweg ging alles gut. Da passierte es doch, daß Abdul mit seiner Stute vorweg ritt. Mein Hengst hetzte sofort hinterdrein, über Büsche und unter Bäumen durch. Da half nichts wie Kopfeinziehen, um nicht vom Sattel gefegt zu werden. Es ging nochmals gut. Schließlich quittierten auch meine Kameraden, mal „einen Ritt ohne“ erlebt zu haben. Ob sie wirklich glücklich geworden sind? Nach mehr Glück verlangten sie heute nicht mehr!

Ein etwa 100 m langes Wegstück mit Flugsand bescherte uns eine große Überraschung.

28. 8. 1964

In Zebak gab es ein richtiges Abschiedsfest. Wir hatten nur einige Leute notwendig, die uns wieder den Weg durch die Bäche ebneten und uns auch schiebenderweise zum anderen Ufer helfen mußten. Doch sie kamen von weit und breit in Scharen. Durch unseren Aufenthalt und das zweimalige Engagieren von Pferden und Trägern waren wir bekannt geworden. Offensichtlich wollten sie alle beim Abschiednehmen dabei sein. Mirbadaschi hat sich etwas ganz Besonderes ausgedacht. Erst mußten wir im Dorf anhalten, wo er wohnt. Das ist etwa auf halbem Wege von der Alakaderei bis zur Station jenseits des Flusses, wo wir den Grenzzoffizier und den Hakim erstmals getroffen haben. Hier sollten wir Marschverpflegung haben. Die zweite Pause mußten wir kurz vor der Station einlegen, auf der Alm der Familie von Mirbadaschi. Wir wurden der ganzen Sippe vorgestellt und sollten die Gastgeschenke, Brot, Käse, Milch, Eier und was sonst noch an ländlichen Produkten zu bieten ist, in Empfang nehmen. Dann waren wir endlich für uns allein und konnten talaus eilen nach Faizabad.

Doch so schnell ging es wiederum nicht. Es stand uns noch eine Steilstufe als Gegenstück zu dem Aufstieg des Herwegs bevor. Der Plan, alle verfügbaren Hände auf halber Höhe zu postieren und mit Anlauf den Berg anzugehen, war erfolgreich. Die Klippe ward besser genommen als erwartet. Doch unverhofft, weil auf dem Herweg kaum zur Kenntnis genommen, sollte ein 100 m langes Wegstück mit Flugsand sein. Ich hatte das Vergnügen, vorweg zu fahren. Nichtsahnend steuerte ich die leichte Anhöhe hinauf, kam aber nicht weit. Dann saß ich fest. Weder vorwärts noch rückwärts bewegte sich der Wagen. Der nachfolgende Transporter zog uns rückwärts zum festen Teil. Aber wie wollen wir über dieses lose, etwa knietiefe Etwas kommen? In gleicher Not waren auch andere vor uns. Sie hatten Steine zur Befestigung einer Trasse zusammengetragen. Wir werden erstmal dieses Mittel benutzen. Bald war zu erkennen, daß wir damit allein nicht auskommen. Peter als Bauingenieur übernahm das Baukommando, nachdem die Meinungen der Geister nicht so recht auf einen Nenner zu bringen waren. Die leeren Postsäcke, alle verfügbaren Decken, Steine, soviel zu beschaffen waren, wurden zu einem Damm zusammengefügt. Hermann als Experte für kritische Autosituationen nimmt einen weiten Anlauf. Gespannt folgen wir dem Manöver. Erst schnell, dann immer verhaltener werdend stäubt das Fahrzeug hinauf zur gleißenden Anhöhe. Bravo! Er schaffte es. Nun müßte eigentlich auch nach Reparatur des Dammes der Zweite Erfolg haben! Auch diese Aktion gelingt. Wir sammeln unsere Packmaterialien ein, und frei ist der Weg nach Faizabad.





29. 8. 1964

Das Hotel von Faizabad ist so beherrschend über dem Kokscha-Fluß gelegen, daß man eigentlich hier mal gewohnt haben muß. Auf dem Weg nach Zebak wollten wir uns die Zeit des Aufenthaltes nicht nehmen. Jetzt auf dem Rückweg ließ es sich einplanen. Wir nehmen Quartier im Hotel der Stadt auf der Felseninsel des Kokscha. Hier treffen wir bereits Gäste aus der Schweiz, die im Haupthaus wohnen. So bleibt für uns das Nebenhaus übrig. Mit Hilfe von Luftmatratzen richten wir uns häuslich ein. Die Möglichkeit, ein warmes Bad zu nehmen, bringt unser Wohlbefinden auf nicht geahnte Höhe. So fühlen wir uns bald heimisch in den kahlen Räumen des Gasthauses und verbringen eine erfrischende Nacht über dem rauschenden Strom. Faizabad ist noch eine Perle in dem Kranz der afghanischen Landeshauptstädte. Das konnten wir bereits beim Einkauf vor 6 Wochen feststellen. So benutzten wir den Vormittag, um uns das Leben in den Straßen und das Angebot in den Dukanen anzusehen. Abdul verleitete uns ohnehin dazu, hier Souvenirs zu erstehen, weil er meinte, solche Schuhe, Strümpfe, Decken, Vasen, Wasserkrüge gäbe es nur in Badakschan. Selbst wenn es so etwas noch anderswo, etwa in Kabul gäbe, wären diese Sachen unerschwinglich teuer. Abdul mußte es wissen. Er war doch schon zum zweiten Mal hier und hatte auf seiner ersten Reise Gelegenheit, mehrere Tage in Faizabad sich aufzuhalten.

1. 9. 1964 — Kabul

Das gütige Geschick hat uns hierher geleiten lassen. Nun soll es weitergehen, raschmöglichst.

Bis auf ein kurzes Stück benutzten wir die vertraute Straße. Nur Kundus haben wir ausgelassen. Abdul hätte gern wieder Besuche dort ausgeführt. Er war dann doch nicht sehr traurig darüber, daß wir sagten, wir müßten so schnell es geht nach Kabul. Vielleicht reicht es dann noch dazu, das Ende der Staatsfeiertage zu erleben. Vielleicht können wir den Tunnel durch den Salang benutzen. Dieser sollte im August eröffnet werden!

Daraus wurde nichts. Der Tunnel war noch nicht verkehrsreif, wie wir am Eingang in Doschi erfuhren. So blieb der weite Weg durch „das Tal der sieben Brücken“ mit seinem Lastwagenverkehr nicht erspart. Ja, wir hatten sogar den Eindruck, als ob alle Lastwagenbesitzer des Landes noch einmal die Schlucht von Schikari durchfahren wollten, bevor sie für immer den kürzeren Weg durch den Tunnel nehmen würden. Soviele Fahrzeuge kreuzten unseren Weg.

Seite 231 oben: Das Hotel der Stadt Faizabad auf der Felseninsel im Kokscha-Fluß. Unten: Ein Gasthaus im Ort Faizabad. Seite 232: Bazarstraße in Faizabad.

Wir mußten wieder über 200 km schlechte Straße auf uns nehmen. Gern hätten wir Abdul die Freude der Festtage gegönnt. Alle Anstrengungen reichten indessen nicht aus. Der Weg war zu weit, um einen vollen Tag herauszuholen. Nur die Festillumination am Abend des letzten Tages erreichten wir noch. Mit ihr und dem Trubel auf den Straßen zogen wir in Kabul ein.

4. 9. 1964

„Istalif müssen Sie gesehen haben, Istalif, den Kurort im Paghman-Gebirge“. Das sagen ihnen alle Bekannten, wenn sie sich einige Tage in Kabul aufhalten. Vor drei Jahren wollte uns der Botschaftsangestellte, weil kein Quartier in Kabul zu finden war, in dem etwa 50 km entfernten Istalif unterbringen. So bin ich gespannt auf Istalif, das im ganzen Land berühmt ist durch seine keramische Industrie. Fast in jedem gepflegten Haus von Kabul kann man die blauglasierten Tonwaren von Istalif finden. Vasen, Schalen, Kerzenhalter und neuerdings auch Nippesfiguren aller Art. Diese gefallen mir nicht sonderlich, auch wenn der Hersteller uns noch so eindringlich versucht verständlich zu machen, das müssen sie mitnehmen, das gibt es nur einmal. Flugzeuge plump geformt aus blauglasiertem Ton, Pferde mit Reiter, nein, ich mag sie nicht. Da lobe ich mir schon eher einen Krug, wie ihn die Leute aus Istalif zum Wassertragen benutzen. Sie sind formschön aus der Zweckmäßigkeit geschaffen und dazu noch preiswert. Wir stöbern durch die Werkstätten, lassen uns zeigen, wie die Kunstwerke entstehen, nehmen Teil an dem Handel und Lärm der Bazar-Straßen und wohnen andächtig auf offener Straße dem betenden Volke bei. Einen ganzen Tag, vom frühen Vormittag bis zum Sonnenuntergang, verbringen wir in Istalif. Wir sind uns sicher, ein markantes Stück des Landes erlebt zu haben.

Bazarstraße in Istalif. Über die Dukanen sind Stangen gelegt, an denen großblättrige Pflanzen ranken. Es wird so ein Laubengang gebildet in dem es sich auch in der Mittagshitze angenehm wandeln läßt.





10. 9. 1964 — Zum Abschied von Kabul

In Kabul mußte nach Rückkehr von Badakschan vieles erledigt werden. Unsere Fahrzeuge hatten eine gründliche Durchsicht und Reparatur der 'defekten Teile notwendig. Wir selbst bedurften einer Restauration. Dann sollten alle Formalitäten für den Rückweg unter Dach und Fach gebracht werden. Einige Besuche standen an; denn unsere Freunde wollten wissen, welche Erfolge wir zu verzeichnen hatten, und was sich an Bemerkenswertem zugetragen hatte. Wir mußten sie von der Sorge befreien, die sich durch das Mißgeschick der Gruppe Haase ergab. Dieser Fall hat doch offensichtlich Aufruhr unter den Deutschen ausgelöst.

Etwas getrübt wurden die letzten Stunden durch den Abschied von dem Gastland, wie immer, wenn man etwas unerwartet Schönes erleben durfte. Getrübt wurden die Tage aber auch durch Trennung der Gruppe. Geplant war eine gemeinsame Rückkehr mit den Fahrzeugen, um auf neuen Wegen den Orient kennenzulernen. Ich dachte mir, man sollte ausschöpfen, was möglich ist. So schnell wird einem eine Fahrt in diese Länder nicht wieder geboten. So meinte auch Heinrich; denn für ihn gab es deshalb keine Zweifel über den Rückweg per Auto durch Irak, Jordanien, Libanon und Griechenland oder Italien. Peter hatte schon zu Hause sich für den Rückflug entschieden. Ihm stand die Zeit für den längeren Rückweg nicht zur Verfügung. Veit und Hermann waren sich nicht klar, was sie wollten. Hermann entschied sich, auch zu fliegen. Veit wollte mit uns fahren.

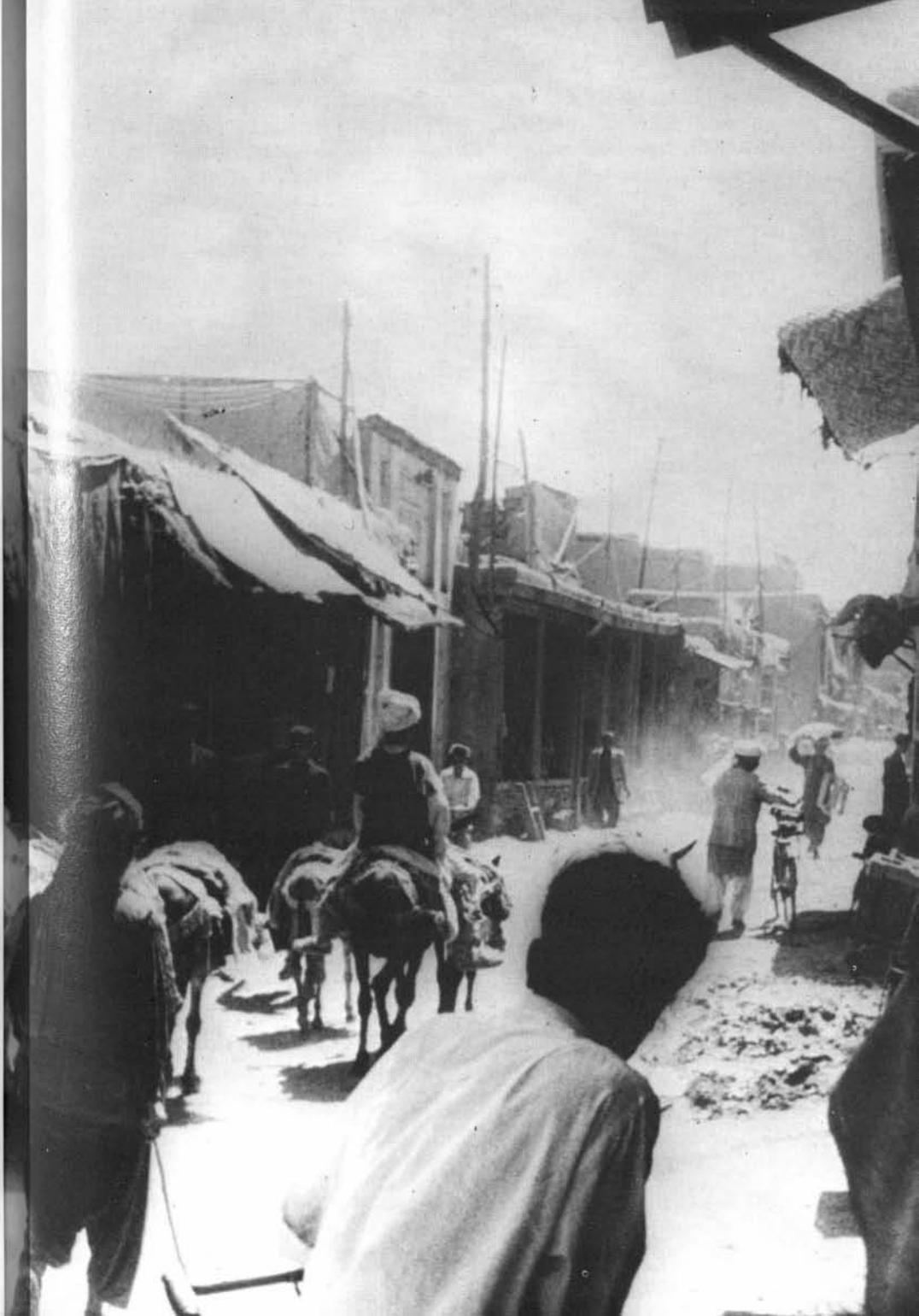
In Kabul lernten wir bei einem Besuch des Khyber-Restaurants einen gestrandeten Studenten kennen. Er war während der Semesterferien zusammen mit einem Freund per Auto nach Indien gefahren. Dort löste sich das Auto in Wohlgefallen auf. Und nun war er allein auf dem Rückweg über Land nach Hause. Bis Kabul konnte er mit einem Bus kommen. Doch wie sollte die Reise weitergehen bis Teheran, der Türkei usw. Er klammerte sich an uns, nachdem er erfuhr, daß wir Platz genug in den Fahrzeugen haben

Istalij ist berühmt geworden durch die keramischen Erzeugnisse. Neben den Kunstgegenständen, in blau lasierter Art, wie sie in den Dukanen zum Verkauf angeboten werden (unten) fertigt man auch in großer Zahl Gebrauchsgegenstände. Sie werden in der Sonne getrocknet (oben) bevor sie in den Öfen ihren letzten Schliß erhalten.

und vielleicht sogar gern jemanden noch mitnehmen würden. Da ich einen guten Eindruck von ihm gewonnen habe, so erklärte ich mich nach einer Bedenkzeit bereit, ihn als Sozius in meinem Wagen bis Teheran aufzunehmen, von wo aus er dann Gelegenheit hatte, ohne Schwierigkeiten mit Bahn und Bussen weiterzukommen. Heinrich und Veit bildeten die andere Mannschaft.

Mit der Wiederherstellung unserer beiden Wagen sollten wir mehr Kummer haben, als wir denken konnten. Die Technische Schule war bereit, zu helfen. Der gute Wille allein reichte indessen in Kabul noch nicht aus, so ein Fahrzeug auseinanderzunehmen und noch weniger dazu, es wieder zusammenzubauen, bis es einwandfrei läuft. Fehlende Ersatzteile mußten in mühsamer Kleinarbeit aus den Bazaren und der VW-Vertretung Indermir zusammengetragen werden. Und wenn dann noch unerwartet islamische Feste dazukommen, Beerdigungen stattfinden und Hochzeiten gefeiert werden sollen, an denen die gesamte Klasse teilnimmt, nun, dann geht es eben nicht so schnell wie geplant. Insch' Allah! Man lernt es, auch wenn man es eilig hat. Es geht eben nicht schneller...

Mit den Behörden mußten wir uns ebenso in Geduld üben, wie mit den übrigen Erledigungen in den Dukanen. Es braucht alles seine Zeit. Die Visa für die arabischen Länder, durch die wir reisen wollten, machten Erklärungen zur Bedingung. Wir durften nicht gleichzeitig nach Israel und auch keine Juden sein. Ersteres war nicht beabsichtigt, und Letzteres konnte uns die Botschaft bestätigen. Nun hätte das Erledigen eigentlich rasch vonstatten gehen können, wenn nicht die Erteilung der Visa eine Kettenfunktion gewesen wäre. Das Visum für Irak setzte das persische voraus, das jordanische wiederum das irakische usw. Und wenn nicht dann auch noch Sonntag und religiöse oder Staatsfeiertage dazwischen kämen, wäre auch diese Bedingung eine klare, zeitlich überschaubare Sache. So aber ist alles unübersehbar und kostet seine Zeit. Wer ungeduldig ist, soll nicht in den Orient fahren! So will es derzeit noch der Staatsapparat.





Man darf sich deshalb nicht wundern, wenn wir über 11 Tage uns redliche Mühe gegeben haben, alles für die Heimreise klar zu machen. Heinrich und ich rasten von Ort zu Ort und mußten dafür abends erkennen, daß wir eigentlich nicht sehr viel erreicht haben. Veit stellte resignierend fest, daß wir wieder nichts für ihn erledigt hätten.

Am 5. September lud ich die Gastleute, bei denen wir wohnen durften und so vorzüglich untergekommen sind, gemeinsam mit den Kameraden zu einem Abendessen ins Spinzar-Hotel ein. Anlaß zum Feiern war nicht nur die Notwendigkeit, auf diese Weise „Danke-schön“ zu sagen, sondern auch ein recht naheliegender: ich hatte mal wieder Geburtstag in Kabul. So lernten wir auch dieses neue mehrgeschossige Haus kennen, von dem man bei Nacht einen unerwartet herrlichen Blick auf das helle und dunkle Kabul genießen kann. Die Bewirtschaftung steht unter europäischer Regie. Man fühlt sich fast wie zu Hause. Schön wäre noch gewesen, wenn ein Glas Bier oder Wein das Essen abgerundet hätten. Doch diese waren gerade ausgegangen.

Ein weiteres Vergnügen konnte ich während der letzten Tage in Kabul verzeichnen. Ich durfte einer Einladung folgen, bei der ich sehr viel über Land und Leute, über die wirtschaftliche Entwicklung Afghanistans nach dem Kriege 1945 erfahren habe. Es war sicherlich nicht leicht für die deutschen Vertretungen, Fuß zu fassen, auch wenn das offizielle Afghanistan viel für die arischen Freunde übrig hat. Nicht wenig an Schwierigkeiten bringen oftmals die deutschen staatlichen Verhandlungspartner selbst mit. So wird das Hiersein zu einem Ringen um Existenz mit besonderen Aspekten. „Wenn nicht das freie Leben und das verantwortungsbewußte Handeln wären, dann wären wir vielleicht längst nicht mehr hier“. So etwa könnte man die Stimmen zusammenfassen, die ich vielfach bei den Unterhaltungen vernommen habe. Und doch macht es offensichtlich den Leuten Freude zu sehen, wie in mühsamer Kleinarbeit eine Fabrik, ein Kraftwerk, ein Ministerium und ein Hotel nach dem anderen entstehen. Mit Stolz und Befriedigung können sie dann sagen: „Das habe ich gebaut, da habe ich mitgeholfen, das ist während meiner Zeit und mit Hilfe meines Geistes entstanden“. Eine schöne Belohnung, die uns kleinen Rädchen daheim sehr oft abgeht.

Das Leben in der Stadt Kabul vom Fluß aus gesehen.

Oft hatten wir den Weg zur Post zu gehen. Das war stets erheitend. Nicht das Postgebäude und der Trubel an den Schaltern an sich. In Kabul hat man eine großzügige Einrichtung geschaffen, die empfehlenswert auch für unsere Ämter wäre. In der Mitte der Schalter, die in einem Rund angeordnet sind, steht ein kleines Podest, eine Art Kanzel. Darin sitzt gelegentlich der Pförtner und die Auskunftsperson für den Postbetrieb. Er ist ohne Zweifel ein Talent von Kabul. Ein junger Mann dunkelhäutig, drahtig, beweglich, mit gepflegtem Bärtchen und feinen Manieren; so ganz anders als Postbeamte im allgemeinen. Man gewinnt den Eindruck, je öfter man zur Post kommt, daß sich der Mann in seinem Kasten über jeden freut, der ihn fragt und etwas von ihm wissen möchte. Er ist sozusagen ein Amateurpostmann. In verschiedenen Sprachen, immer lächelnd, höflich und selbstsicher weiß er die schwierigsten Probleme zu lösen. Wenn einer gar nicht verstehen kann, was er sagt, nun, dann schwingt sich der Postmann elegant aus seinem Holzkäfig und erledigt die Sache selbst. So sind wir nach einigen Besuchen richtige Freunde geworden. Es machte Spaß, zur Post zu gehen, und keiner von uns scheute diesen Weg, was leicht mal bei anderen Anlässen festzustellen war. Es haperte doch etwas mit der Verständigung. Ja, so einen Postmann lobe ich mir.

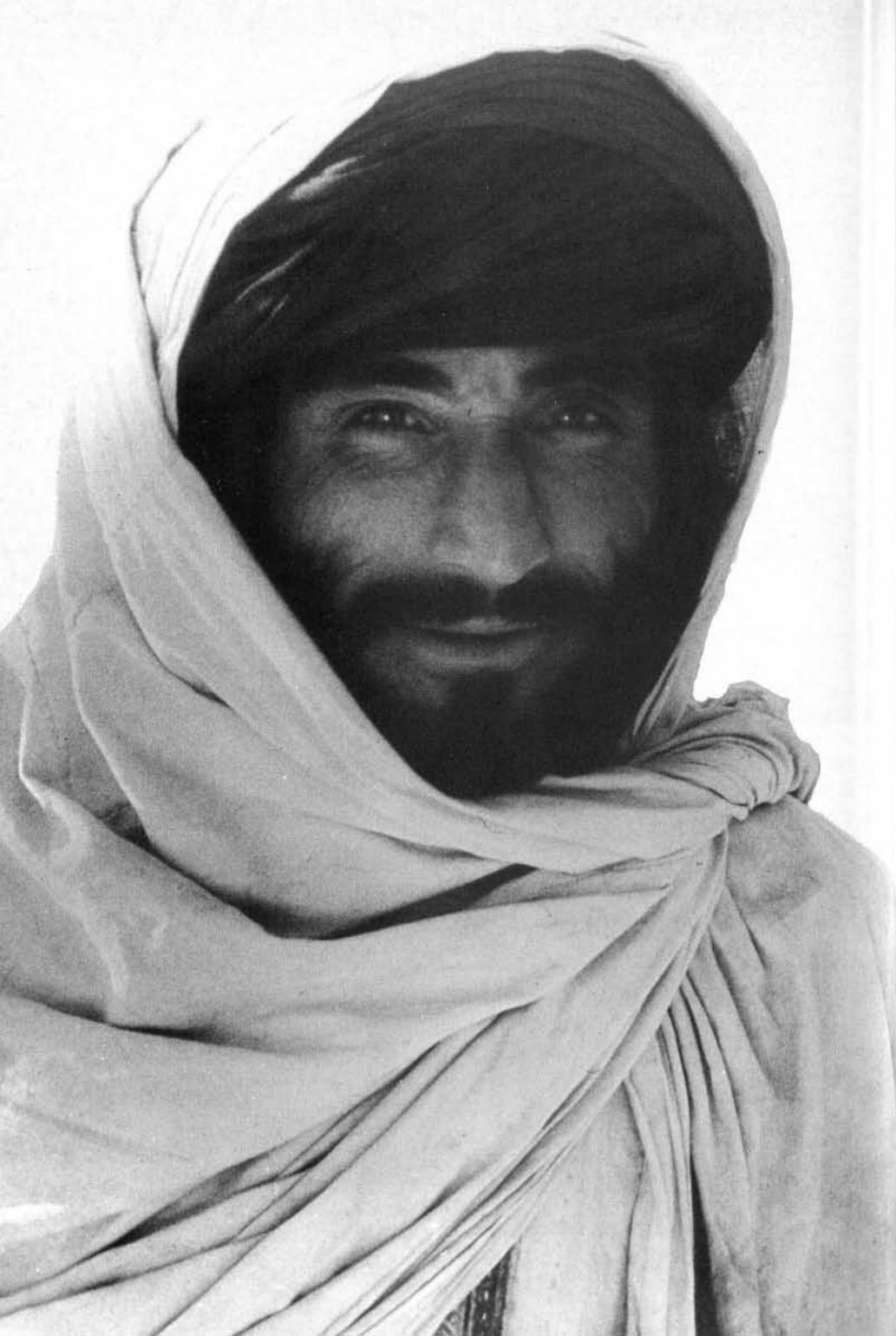
Kabul, wir müssen Dich lassen. Du bist doch eine einmalige Stadt. Wie lange noch? An allen Ecken und Enden bemüht man sich, den Anschluß an das Moderne zu finden. Schade! Sicher werde ich Dich nie wieder so finden. Ob ich Dich überhaupt wieder zu schauen bekomme? Gern bin ich hier gewesen. Ich habe Dich lieb gewonnen. Habe über die Tschuis, die Gossen und den Kabulfluß hinweggesehen, zum Einmaligen, das Du bist: Seit Jahrtausenden der Pol Afghanistans: Kabul am Kabulfluß.

So scheidet man von hinnen. Die Straße nimmt uns wieder auf. Da ist ein Träumen und Trauern unnütz. Neue Ziele werden angesteuert, die unsere ganze Aufmerksamkeit erfordern.



Seite 243: Die ewig wandernden Nomaden.

Seite 244: Ein Sohn der Wüste, des Hindukusch und der Weite Asiens.



Noch ein Wort zum Abschied von Kabul

„Muku, das Kaff“, an diesen Ausspruch erinnere ich mich und möchte ihn deshalb zum Anlaß einer Betrachtung nehmen. Etwa 60 km hinter Kabul auf dem Wege nach Kandahar tauchte ein grauer VW-Transporter auf. Der Fahrer tat so, als wolle er uns frontal angreifen. Das Fahrzeug war bemalt, besser gesagt, farbig beschmiert. In ungelenker Schrift stand da einiges über das Reiseziel zu lesen. Wir mußten unsere Fahrt stoppen und standen nun breitseitig nebeneinander. Die Insassen riefen als Begrüßungswort herüber: „Wo ist Muku, das Kaff“. Auf dem Sitz des Transporters waren drei merkwürdige Gestalten zu entdecken. Sie stellten noch weitere hochtrabende Fragen. Später erfuhren wir von unseren Gastgebern in Teheran, daß es sich um eine Playboy-Expedition handelte, die schon in Persien Anlaß zu Mißbehagen gegeben hat. Um den Leser ins Bild zu rücken, sei erklärt, daß „Mukur“ keine afghanische Kuh ist, sondern ein Ort, etwa 200 km von Kandahar entfernt auf der Straße nach Kabul. Mukur hatten die drei vor über 200 km bereits passiert. Ein Studium der Karte hätte ihnen sagen müssen, daß sie längst dagewesen sind. Man kann wohl das Verständnis erwarten, daß afghanische Orte ein anderes Gesicht haben als europäische Städte und Dörfer, und daß nicht überall ein Hinweisschild vorhanden ist. Ja, das ist gerade das Schöne, Erlebnisreiche einer Fahrt in den Orient.

Das Gebaren der drei Studenten — als solche gaben sie sich aus, obwohl sie nach den Feststellungen der Teheraner Freunde noch nicht zum Studium gekommen sind, veranlaßt mich — selbst auf die Gefahr hin, daß mich die Bergfreunde „steinigen“ werden — einiges über Touristen und Bergsteiger, fernab von der Heimat, hier festzuhalten.

Es ist oft nicht vermeidbar, daß man den Rat und die Unterstützung Deutscher im Ausland in Anspruch nehmen muß. Ich habe bislang festgestellt, daß sie sich freuen, Gastgeber und Berater sein zu dürfen. Auch sind sie gern bereit, ihre Erfahrungen, die sie während des Aufenthaltes gesammelt haben, weiterzugeben. Nur legen sie Wert darauf, daß auch der Gast eine ihnen ebenbürtige, würdige Erscheinung ist. Männer mit ungebändigten Haaren und wüsten Bärten lieben sie nicht. Leuten mit kurzen Hosen bringt man von seiten des Gastlandes, vor allem, wenn die Bevölkerung mohamedanischen Glaubens ist, kein Verständnis entgegen. Sie bedeuten deshalb auch für die deutschen Gastgeber keine Ehre. Diese ihre Ansicht geben die Leute in der Fremde gelegentlich unumwunden zu verstehen. Nur der deutsche Besucher will das nicht begreifen.

Er glaubt wohl — und das ist besonders bei Jugendlichen in ihrem Übermut der Fall — er müsse mal zeigen, wie man sich anzieht und sich benimmt. Das Gegenteil wird erreicht; eine allgemeine Ablehnung beim Gastvolk ist die Folge. Oder glaubt jener Junge, der hochgewachsen, ohne Strümpfe, mit einer kurzen Hose, die etwa den Schnitt einer Dreiecks-Badehose hat, einem Jacket, das fast über die Hose reicht und einem Bart, als könne er demnächst den Weihnachtsmann im Theater spielen, wenn er im Restaurant „Khyber“ in Kabul zum Mittagessen erscheint, er könne mit dieser Aufmachung einen imponierenden Eindruck machen? Alle Augen richten sich auf ihn. Aber nicht eine Achtung, sondern eine Ächtung bewirkt dieses Schaustück von Fremdling.

Die Lehrer der technischen Schule in Kabul, mit denen ich Kontakt bekommen habe, konnten mir über eine Vielzahl von Beispielen ähnlicher Art berichten. Sie sagen, es sei beschämend, wenn sie sich zu erkennen geben müßten, daß dies Landsleute seien.

Dr. Grötzbach hat in einem Artikel in den AV-Mitteilungen davon gesprochen, daß sich die Kundfahrt-Teilnehmer einer Disziplin, auch in der äußeren Erscheinung, unterwerfen müssen. Diese Ansicht kann nicht hoch genug bewertet werden. Die AV-Verwaltung und die Sektionen tun gut daran, vor Gewährung einer Unterstützung zu überprüfen, inwieweit bei den Teilnehmern das notwendige Maß an Bescheidenheit und Respekt für den anderen — ein Verständnis für Lebensgewohnheiten und religiöses Empfinden der Gastländer — vorhanden ist. Bergfahrten in den Alpen sind deshalb kein allein gültiger Maßstab, und Tourenberichte sagen noch nichts über die menschlichen Qualitäten des Teilnehmers aus.

Nach unserer Rückkehr aus den Bergen im Jahre 1961 äußerte ein Botschaftsangehöriger etwa folgendes: „Ihre Freunde aus Bayern sind inzwischen auch eingetroffen. Sie hatten bereits viel Pech mit ihrem Fahrzeug auf dem Weg von Deutschland bis Kabul. Ich sagte ihnen deshalb, wenn sie schon soviel Unannehmlichkeiten bis hierher gehabt hätten, dann wäre es wohl besser, sie gingen nicht weiter in die Berge; denn dort könnten sie nicht mit Hilfe der Botschaft rechnen. Im übrigen sind schon andere Deutsche hier, die wohlbehalten Kabul erreichten und ins Gebirge weitergefahren sind. Daraufhin zeigten sich die jungen ‚offiziellen Vertreter des AV‘ in ihrem Element.“ In einer Bewertungsskala der anderen, (die ihnen nichts zuleide getan haben, die sich auch weder von der bergsteigerischen Qualifikation noch vom Persönlichen her kennen konnten) äußerten sie: „Was, wir sollen hier bleiben, wir aus Bayern? Wir haben die Billigung, die finanzielle Unterstützung des Alpenvereins. Die anderen aus Norddeutschland haben kein Geld vom Alpenverein, haben keine Berge und deshalb auch keine Ahnung vom Bergsteigen! Wir sind doch eindeutig besser als . . .“

So etwas sollte doch nicht Schule machen und von den zuständigen, verantwortlichen, autorisierten Stellen nicht geduldet und unterstützt werden. Wenn das „Kraftmeiertum“ gefördert wird, dann sieht es mit dem Alpinismus bald unerfreulich aus. Wir wollen doch aus Begeisterung für das Schöne unserer Bergwelt Mühen und Strapazen auf uns nehmen, und der Mitstreiter sollte ein Freund dabei sein. Das „mehr als . . .“, „größer als . . .“, „höher als . . .“, „besser als . . .“ darf dabei keinen Platz einnehmen!

Auf neuen Wegen nach Hause

Teheran, 20. 9. 1964

Bis hierher haben wir die Fahrzeuge gebracht. Gut wäre keine Note; besser die Zensur „gerade noch“ oder „hinlänglich“, um im Schuldeutsch zu sprechen. Doch wir haben es geschafft. Es wäre auch alles gut gegangen, wenn nicht, ja wenn uns nicht ein Unwetter auf dem Wege zum Kaspischen Meer einen unfreiwilligen Halt geboten hätte. So müssen die Fahrzeuge gründlich nachgesehen und an einigen Teilen überholt werden. In Kabul mußte Heinrichs Wagen neue Kolben und Zylinder bekommen, weil der Ölverlust unverantwortlich hoch gestiegen war. Und nun fängt dieser leider auch bei meinem Wagen an. Wir wollen doch sehen, ob ein Austausch dringend notwendig ist.

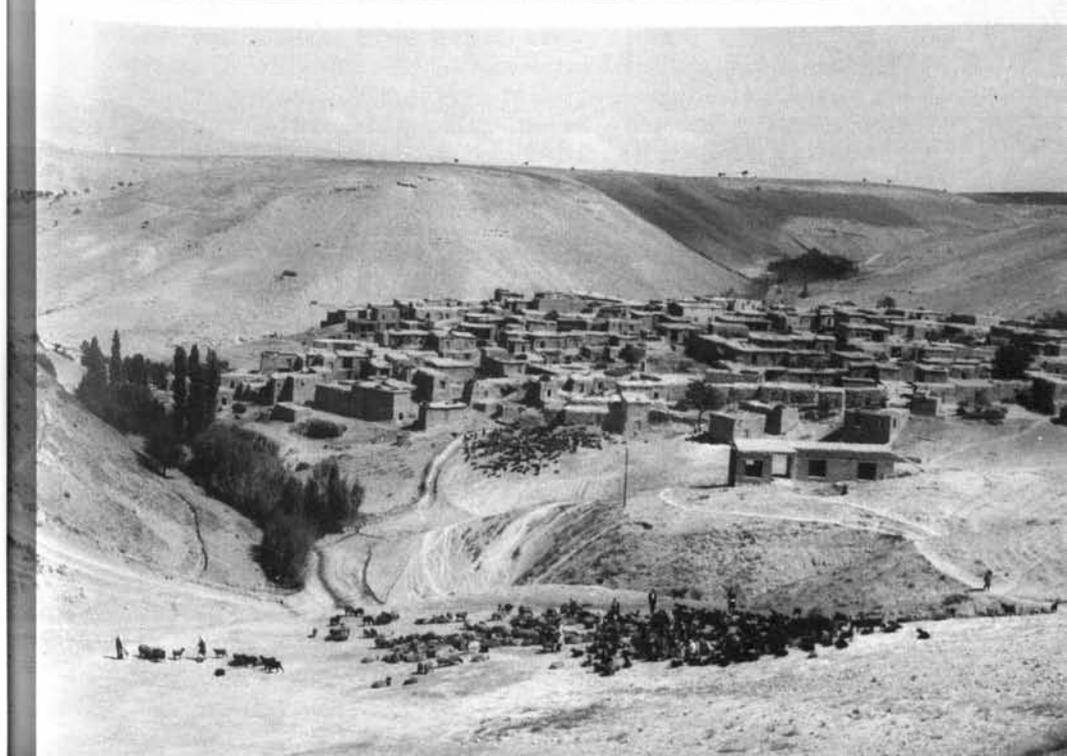
Doch zurück nach Afghanistan!

In flotter Fahrt erreichen wir Kandahar und können uns auch des uns aufgetragenen Wunsches, Bücher für die Technische Schule zu überbringen, trotz eines Freitages entledigen. Noch am späten Nachmittag verlassen wir die aufstrebende Industrie- und Handelsstadt im Süden. Von einer neuen Straße lassen wir uns verleiten, ein Stück den Kanälen für die Bewässerungsanlagen entlang zu fahren. Da die Richtung des Weges mehr nach Norden als nach Westen verläuft, so müssen wir bald erkennen, daß wir genarrt wurden. Es heißt nun reumütig zurück zum Stadtzentrum, wo uns die Straße nach Girischk gewiesen wird. Leider beginnt hier der Kampf gegen den Staub wieder, der uns auf der weiten Strecke bis zum Kaspischen Meer stets gegenwärtig sein sollte.

In Dilaram ließen wir es uns nicht nehmen, zumindest einen Versuch zu machen, den bisherigen Ausbau der neugebauten Strecke in Richtung Herat kennenzulernen. Afghanische Wärter versperren die Einfahrt zu dem bereits fertiggestellten Asphaltband. Mit einem Bakschisch und Medikamenten gegen Kopf- und Magenschmerzen lassen sie mit sich reden und räumen nach kürzeren Palavern die Barriere. Wir erreichen bald das Ende des schwarzen Streifens, und damit ist es auch aus mit der flotten Reise. Durch das unübersichtliche Baustellengelände hindurch haben wir uns zu lotsen, wie bei einem Knoten die verschiedenen Baustraßen zu entwirren, um den richtigen Weiterweg zu finden. Dieser ist von bekannter original-afghanischer Straßengüte. Über verschiedene Pässe und Steilstücke zu Tal kommen wir schließlich zu der Stelle, die uns von der Anfahrt her bekannt ist durch das höfliche Schild: „Bitte benutzen Sie die Straße nach Farah“.

Seite 249 oben: Die Burg von Herat.

Unten: Persisches Dorf auf dem Wege von Mesched zum kaspischen Meer.





In Herat und Mesched gönnen wir uns kaum eine Verschnaufpause. Den Fahrzeugen wird der notwendige Betriebsstoff zugeführt, und weiter streben wir nach Westen.

Doch als wir am 16. September im Morgengrauen den grünen Bereich des Kaspischen Meeres mit seinen Laubbäumen, den Mais- und Baumwollpflanzungen erreichten, da zeigten uns regenschwere Wolken an, daß hier erst einmal Pause für uns sein sollte. Neben einem aufgeworfenen Damm, der einer neuen Straßenführung dient, stauten sich die Wassermassen. Der schmale Durchlaß im Erdwall reichte nicht aus, das Wasser auf einem niedrigen Stand zu halten, so daß die Straße hätte ohne Gefahr passiert werden können. Zu allem Überfluß kam Heinrich über den Rand der mit trüber, rostiger Brühe unkenntlich gewordenen festen Bahn und geriet in den weichen Graben. Wir hatten Mühe, den Wagen, der nun auf der Kante aufsaß, wieder flott zu bekommen. Das Wasser stieg immer höher und nahm bedrohliche Ausmaße an. In der Zwischenzeit kamen viele Fahrzeuge, in der Hauptsache Omnibusse, die Pilger aus Mesched brachten und teilten mit uns das gleiche Geschick. Wir erlebten ein Schauspiel eigener Art. Hunderte von Reisende belebten den aufgeworfenen Damm und konnten zusehen, wie ein Auto nach dem anderen vom rechten Wege abkam und hilfsbedürftig schräg im Gelände liegenblieb. Schaulustige und Helfer aus den umliegenden Dörfern strömten herbei zum bunten Volksgetümmel. Kühne Reiter retteten verschleierte Pilgerfrauen aus den schrägliegenden Omnibussen. Auch wir hatten viel zu tun, um alles mitzubekommen, derweil unsere beiden weißen Wagen in der braunen Sauce standen, die fast bis zum Boden reichte. Was tun wir, wenn das Wasser noch höher steigt? Wir überlegten schon, die empfindlichsten Packen auf das Dach zu schaffen oder im höherliegenden Führerhaus unterzubringen.

Die Straßenbauer mit ihren schweren amerikanischen Baufahrzeugen versuchten und halfen, wo es möglich war, die Autos aufzurichten und durch den tiefsten Teil der Wasserstrecke, eben da, wo sich der Durchlaß durch den Damm befand, zu befördern. Auch uns wollten sie behilflich sein. Leider waren ihre Bemühungen ohne Erfolg. Sie konnten uns mit dem Bagger nicht anheben, damit der

Ein Unwetter überrascht uns auf dem Weg zum kaspischen Meer. Nicht nur unsere Fahrzeuge (oben), sondern auch die hilfsbereiten Straßenbauer (unten) gerieten vom rechten Wege ab.

Motor aus dem Wasser kam und unbeschadet den Transport überstanden hätte. Wir mußten ausharren. Am Nachmittag lief das Regenwasser langsam ab, der Spiegel sank, so daß es möglich war, mit Hilfe eines Bulldozers das rettende Ufer auf der Gegenseite zu erreichen. Wir hofften nun, freie Fahrt zu haben. Doch nach etwa 5 km war es endgültig Schluß. Ein Fluß hatte eine Brücke mit sich fortgerissen. Nur noch Trümmerstücke standen an beiden Uferseiten; das Mittelstück fehlte. Bautrupps waren dabei, eine Furt durch den Fluß, der inzwischen zu einem zahmen Bächlein geworden war, zu schaffen. Ab- und Auffahrtsrampen wurden geschaffen. Langsam setzten sich die hochbeinigen Lastwagen in Gang und schafften so auch eine Trasse für Personenwagen, abwechselnd von West nach Ost und dann in umgekehrter Richtung. Bis tief in die Nacht hinein, beim Licht der Scheinwerfer, tasteten sich gespenstig, begleitet mit viel Spektakel der Insassen und dem Lärm der aufheulenden Motoren, die Fahrzeuge durch den unsicheren Grund des Flußbettes. Lange saßen wir auf der Mauer, baumelten mit den Beinen über dem Wasser und verfolgten das große Schauspiel am Fluß. Dann fuhren wir ein Stück zurück, um Ruhe beim Schlafen zu haben, in der Hoffnung, daß am nächsten Tag auch uns sich eine günstige Möglichkeit biete, jenseits der zerstörten Brücke wieder auf feste Bahn zu kommen.

Wir mogelten uns am Vormittag zwischen die Lastwagen mit der kühnen Absicht, wenn es aus eigener Kraft nicht gelingen sollte, den steilen und morastigen Hang aus dem Flußbett herauszukommen, es dann mit einer kleinen Schiebung durch den größeren Bruder von hinten zu schaffen. Er mußte ja helfen; wir wären ihm im Wege gewesen. Wir schafften es indessen selbständig und verursachten somit auch keinen Ärger.

Noch ein weiteres Mal sollte uns das Unwetter durch eine defektgegangene Brücke aufhalten, bis wir die gutausgebauten Straßen im Süden des Kaspischen Meeres erreichten. So ist zu verstehen, daß unsere arg mißhandelten Fahrzeuge eine ordentliche Reinigung, Durchleuchtung und Ersatzteile notwendig hatten. Das kostet seine Zeit und noch mehr Geduld.

21. 9. 1964

Am späten Nachmittag verlassen wir Teheran in Richtung Karaj. Mein Beifahrer hat uns, wie verabredet, in Teheran verlassen, so daß ich allein fahren muß. Aus Sicherheitsgründen halte ich die Spitze, immer im Rückspiegel auf die Gefährten und den zweiten Wagen achtend. Lebhafter Gegenverkehr macht uns das Vorwärtskommen schwer. Das verwundert nicht; denn hier trifft der Verkehrsstrom aus den wirtschaftlich bedeutendsten Teilen des Landes zusammen. In Karaj zweigt die Asphaltstraße nach Norden zum südlichen Ufer des Kaspischen Meeres ab. Eine weitere Straße verläßt die Hauptader bei Qazvin in Richtung Westufer des Kaspischen Meeres. Bei Takestan gabelt sich die Transitstraße in Richtung Westen nach Täbris — von woher wir vor drei Monaten gekommen sind — und nach Hamadan, wohin wir jetzt fahren wollen. Und die Richtung nach Süden besitzt besondere Frequenz, weil sie zu den Ölquellen des Iran und Irak führt. Schließlich heißt Öl hier in diesem Lande genauso wie anderswo Geld, Handel und Hektik.

Schnell wird es dunkel, und das Licht der Scheinwerfer macht uns, den Ortsunkundigen und Ungeübten auf persischen Straßen, das Fahren sowieso nicht sehr angenehm. Dazu kommt, daß uns das Verhalten der Perser in den Dunkelstunden noch undisziplinierter erscheint als am Tage. Dabei sind sie als Autofahrer doch in ihrer Art sehr höflich. Sie lassen mit lässiger Handbewegung wissen, ob sie rechts oder links abbiegen wollen. Das ist doch viel sicherer als die Betätigung des Winkers oder Blinklichtes; denn das Zurücknehmen der Hand vergißt der Fahrer bestimmt nicht. Was uns aber besondere Schwierigkeiten macht, ist die Uneinheitlichkeit der Lichter am Auto. So kennt man die Forderung des Abblendlichtes beim Entgegenkommen anderer Verkehrsteilnehmer kaum. Auch sind die Scheinwerfer nicht so eingerichtet, wie es bei uns Vorschrift ist, mit Abblendlicht, Hell/Dunkelgrenze usw. Man muß schon einen sechsten Sinn haben, um beizeiten zu erkennen, wer einem begegnet, wie weit man sich von dem Feind entfernen muß, wenn nicht gerade ein Straßengraben oder sonst ein Hindernis im Wege sind. Besonders auffallend ob ihrer festlichen Illumination sind die Lastfahrzeuge; ein echt amerikanisch-orientalisches Weihnachtsfest.

Nach etwa 1½ Stunden Weg gibt Heinrich zu verstehen, daß es ihm zuviel wird. Er schimpft auf seine Kontrahenten des nächtlichen Verkehrs. Doch was nützt das alles. Wir legen eine kurze Essenspause ein, verzehren etwas Brot und Früchte. Dann kämpfen wir weiter gegen die Unannehmlichkeiten der nächtlichen Straße. Aber bald soll auch dieser Tag für uns beschlossen sein. Auf freiem Feld, etwa 170 km von Teheran entfernt, abseits der Hauptstraße in Richtung Hamadan, beziehen wir unser Nachtquartier.

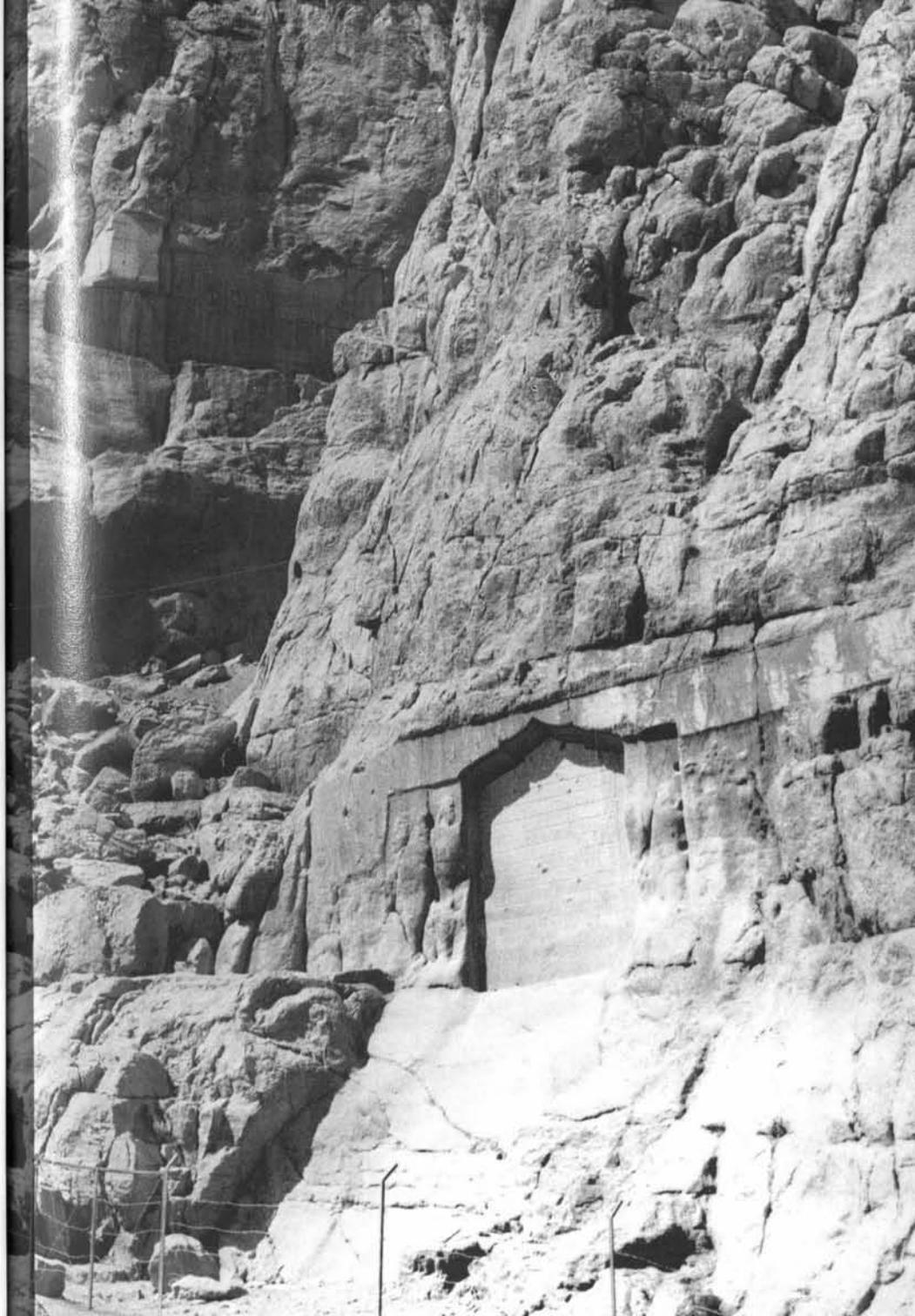
22. 9. 1964

„Auf dem Weg nach Kermanshah müßt Ihr auf die Felsenzeichnungen der alten Perser achten. Sie werden Euch sicherlich nicht entgehen, eine Zuckerfabrik deutet schon von der Ferne den Ort an“. Das waren die wohlmeinenden Worte unserer Gastgeber in Teheran. So hielten wir laufend Ausschau, um dieses Kulturdenkmal nicht zu übersehen. Aber erst sollten wir Hamadan erreichen. Es ist 10 Uhr. Diese Stadt liegt am Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege und entwickelt ein reges Markttreiben. So streifen wir durch die Straßen und Gassen und erleben mal wieder originelle Bazarszenen. Der Ort gründet sich auf die antike Stätte Ekbatana. Sicherlich wäre manches Alte hier zu erforschen. Wir könnten nach Teppichen und nach Ledererzeugnissen, welche in Hamadan eine Bedeutung haben, suchen und auch nach Baudenkmalern Ausschau halten. Doch dazu reicht unsere Zeit mal wieder nicht aus. Weiterstreben heißt unser Los. Schließlich haben wir noch einen weiten Weg bis zur Küste des Mittelmeeres, und wir wissen nicht, was alles in dieser Entfernung liegt.

So befinden wir uns kurz vor Mittag zu Füßen jener über 500 m hohen Felsenburg von Behistan (Bisustan oder Bagistana), die uns eindringlich zur Beachtung empfohlen wurde. Es ist nicht möglich, spontan die Bedeutung dieses antiken Werkes zu erfassen. Wohl stehen wir auf der Straße, lehnen uns an das Geländer gegenüber den Felsenflächen und versuchen ehrfurchtsvoll, die Schriftzeichen und Skulpturen zu enträseln, wie es vor uns Leute vom Fach und Dilettanten wie wir zu Tausenden bereits getan haben. Dann fallen mir die Zeilen aus Ceram's „Götter, Gräber und Gelehrte“ ein, die uns etwas über die Bedeutung dieser Stätte widerspiegeln:

„Auf einem Steinbalken stehen frei vor der Felswand Figuren. Hier ragt in flimmernder Luft, unerreichbar jeder frevelnden Hand, der Großkönig, auf seinen Bogen gestützt, den rechten Fuß auf den niedergestreckten Gaumato gesetzt, den Magier, der ihm einst sein Königreich streitig machte. Hinter ihm stehen zwei Perser von Adel, mit Bogen, Köcher und Lanze. Vor ihm, mit gefesselten Händen und durch Halsstrick miteinander verbunden, die neun Lügenkönige, Unterworfenen und Bestrafte. An den Seiten sowohl wie auch unterhalb dieses Denkmals stehen in 14 Kolumnen die Berichte vom König und seinen Taten, aufgeschrieben in drei verschiedenen Sprachen: Altpersisch, Elamisch und Babylonisch, in Keilschrift in den Fels gemeißelt und gedacht für die Ewigkeit“.

Die Zeichnungen der alten Perser in den Felsen von Behistan links oben und rechts unten.





Es dauert geraume Zeit, bis die Geister verschiedener Nationalitäten den Sinn und Wortlaut der Zeilen entziffern konnten. Heute gilt dieses Denkmal der persischen Vergangenheit als eine aufschlußreiche Lehrstätte assyrischer Geschichte.

Im Jahre 1837 (an anderer Stelle 1846 erwähnt) ließ sich der im persischen Militärdienst stehende Engländer H. C. Rowlington mit Hilfe eines Flaschenzuges von dem hohen Felsen herab, um diese Inschriften zu kopieren. Dabei konnte er nur erkennen, was später bestätigt worden ist, daß es sich um eine selbstverherrlichende Darstellung des Perserkönigs Daraius (521—485 v. Chr.) handelt. Diese Darstellung in Stein gehauen wird gegenwärtig als die wertvollste in der Erforschung der altpersischen Keilschrift gewertet.

Kermanshah, wohl der wichtigste Ort auf dem Wege nach Bagdad, sollte für uns ein willkommener Aufenthalt zur Mittagspause sein. Wir treffen gegen 14 Uhr hier ein. Angetan von dem einladenden, sauberen Bild der Hauptstraße mit prunkvollen öffentlichen Gebäuden, hoffen wir, auch eine Gaststätte nach unserem Verlangen zu finden. Schließlich ist doch Kermanshah die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und ein bedeutender Handelsplatz, wo sich Fremde zu den verschiedensten Zeiten efinden und auch sicherlich ähnliche Bedürfnisse hegen wie wir.

Wir durchheilen die Straßen und suchen nach dem Gewünschten. Mit den Gastronomitäten hat es aber seine Nöte. Wir sehen zwar gelegentlich ein Gasthaus, nehmen auch die Empfehlung freundlicher Leute in Anspruch. Doch nirgendwo können wir eine Mittagspause einlegen. Nichts paßt uns so recht, oder fast überall werden wir abgewiesen, weil kein Mittagessen gereicht wird. So verlassen wir nach über einstündigem Umherirren mit sichtlichem Mißbehagen und der Enttäuschung, doch noch von unseren alltäglichen, gewohnten Brotrationen zehren müssen, die Stadt.

*Oben: Bagdad, Häusergruppe in der Hauptstraße, alter Teil.
Unten: die Asphaltstraße neben der Pipeline und der Telefonleitung durch die syrische Wüste.*

Khosravi, 23. 9. 1964 — 14 Uhr

Wir sind nun zum zweiten Mal hier und bitten um Auslaß. Gestern abend beim Dunkelwerden hofften wir, schnell und reibungslos vor Toresschluß in den Irak zu kommen. Doch oh Schreck: Der Mann auf der Polizeistelle ermittelte aus unseren Pässen, daß wir zwei Tage zu lange im Iran uns aufgehalten haben. Was sollen wir tun? Ein englisch sprechender Soldat wurde geholt. Er verdolmetschte uns, wir sollten 20 km zurück in die nächste Stadt fahren, dort zur Polizei gehen, und, wenn wir uns beeilten, könnten wir doch heute abend — bis 20 Uhr sei offen — die Grenze passieren. „Das ist alles, was ich für Sie tun kann“. Das waren höfliche, wohlmeinende Worte; doch die Wirklichkeit kam anders.

In rasender Fahrt jagten Heinrich und Veit vor mir durch die Wüstenlandschaft nach Khasaschiring, der Provinzhauptstadt (ehemals vor 2000 Jahren Sitz der persischen Könige im Winter). Hier trafen wir gleich am Ortseingang drei weißgekleidete Polizeioffiziere, denen wir unsere Notlage verständlich machen konnten. „Sie sind ja drei Monate unerlaubt hier, das ist ein besonders schwieriger Fall“, meinte der Höchstdekorierte, der ein perfektes Englisch sprach, mit finsterner Miene. „Oh no“, entgegnete etwas betreten Heinrich. „Sie haben die Visa verwechselt. Das ist das Touristvisum unserer Ein- und Durchreise vor drei Monaten, als wir nach Afghanistan fuhren und hier“, er blätterte einige Seiten weiter, „das Rückreisevisum“. Im spärlichen Licht der Straßenlaterne vor dem Polizeihaus betrachtete der Offizier die Eintragungen und meinte dann etwas hoffnungsvoller: „Ich will sehen, was ich für Sie tun kann. Warten Sie einige Minuten“. Um die Zeit zu nützen, fuhren Veit und ich zum Tanken, und Heinrich hielt die Stellung. Als wir zurückkamen, hatte sich noch immer nichts ereignet. Inzwischen war es 20 Uhr. Es bestanden nun keine Aussichten mehr für einen Grenzübertritt. Ein Polizist brachte uns in die Stadt zu einem — wie wir vermuteten — Chief der Polizei (später stellte es sich heraus, daß er Angestellter der Organisation ist). Auch er betrachtete unsere Pässe und meinte, das könnte morgen in Ordnung gebracht werden. Er empfahl uns dringend, das Hotel der Stadt aufzusuchen und dort die Nacht zu verbringen. Ob er wohl Besitzer dieses Hauses ist?

Wir fuhren ungeachtet des Hinweises nach außerhalb und verbrachten vor den Toren der Stadt eine ruhige Nacht. Nur Heinrich war laufend am Räsonieren: „Das alles hat uns Khermanshah eingebracht, wo wir zwei Stunden nach einem Mittagessen suchen mußten und dann doch nichts erhielten“. In der Nacht wurde er noch von einem jaulenden Hund, der den widerspiegelnden Vollmond in den polierten Radkappen unserer Fahrzeuge anklagte, belästigt. Das war etwas viel für unseren guten Heinrich.

Pünktlich um 8 Uhr meldeten wir uns auf dem Polizeibüro. Der Chief von gestern abend war schon da. Nach einigem Warten wurde ein Protokoll von unserem Vergehen aufgenommen. Somit waren wir in Haft der Polizei. Grund: zwei Tage unrechtmäßig im Iran. Das wurde uns klargemacht.

Nun nahm das Schicksal seinen Lauf. Ein Wachmann brachte uns zusammen mit weiteren sieben Verbrechern mit glattgeschorenen Haaren und verbundenen Köpfen mit einem versiegelten Brief zum Justizpalast. Hier sollte die Schwere unseres Vergehens untersucht und die entsprechende Strafe ermittelt werden. Wir waren hier in „würdiger Gesellschaft“. In dem mit hohen Mauern verschlossenen Vorhof saßen bereits Geladene in großer Zahl. In der Mitte des Hofes sprudelte ein Brunnen. Die Mauern der Umrandung waren mit Nischen versehen, in denen sich die meisten „Gäste“ niedergelassen hatten. Wer nicht Platz finden konnte oder mit den Kontrahenten nicht zusammen sein wollte, setzte sich auf den Brunnenrand. Es war in der Tat ein sehr interessanter, illustrer Haufen, in den wir hier geraten waren.

Die Aufsichtsleute machten offensichtlich eine große Ausnahme mit uns. Wir durften in der Eingangshalle zu den Büroräumen Platz nehmen. Hier war es kühler als draußen, und außerdem konnten wir an dem Ablauf des Bürogeschehens teilhaben.

Nach einiger Zeit — es möchten 1½ Stunden vergangen sein — wurden wir aufgerufen. Ein Dolmetscher fungierte als Verteidiger bei dem Ermittlungsbeamten. Er meinte, es sei sehr tragisch, daß wir als Deutsche festgehalten und so behandelt werden müßten. Er wolle für uns tun, was möglich. Es schien kein allzu schwieriger Fall zu sein. Schließlich endete nach etwa zwei Stunden das Verhör über unsere Straftaten mit dem Festlegen einer Buße von 50 Rials pro Person, was ca. 2,50 DM entspricht. Wir dachten, daß jetzt alles erledigt sein würde. Doch dem war nicht so. Der Dolmetscher und ein Polizist gingen wieder mit uns zurück zur Polizeistation mit dem Dokument des Gerichtes. Unser Betreuer sagte, daß wir nun in einer halben Stunde frei seien. Doch so schnell sollte unser Weg in die Freiheit allerdings nicht gehen. Das schien wohl nur eine Höflichkeitsformel unseres Verteidigers zu sein. Nach längerem Warten auf dem Polizeipräsidium wurden wir mit einem neuen versiegelten Brief sodann zum Militärposten und dem Grenzzoffizier gebracht. Erst jetzt erfolgte die offizielle Freilassung mit einem Stempel im Paß und einer Visaverlängerung. Dafür sollten wir an der Grenzstation bevorzugt abgefertigt werden. Der Polizeimann am Schlagbaum kannte uns schon von gestern, und der Zöllner machte nur ein kurzes Schreibverfahren.

Dann führen wir durch die Tore der iranischen Grenzgebäude ins einige Kilometer breite Niemandsland zum Einlaß in den Irak.

23. 9. 1964

Auf die Fahrt durch das Zweistromland und die Wüste Arabiens war ich ganz besonders gespannt, hatte ich doch schon vieles gehört und gelesen von der Wiege der Menschheit. Wer aber glaubt, sie würde als Touristenattraktion am Wege stehen, der wird sehr enttäuscht sein. „Man muß schon lange suchen und mit ortskundigen Leuten unterwegs sein“, meinte ein Angestellter der deutschen Botschaft in Bagdad, „wenn man etwas Geschichtliches finden will. Ich bin schon sechs Jahre hier, habe manche Reise ins Land der Archäologie gemacht und nur wenig zu Gesicht bekommen.“ So gaben wir uns keine große Mühe, zumal uns dafür auch kaum Zeit zur Verfügung stand, die Stätten der Antike aufzusuchen. Die Phantasie sollte alles das ersetzen und ergänzen, was uns zu sehen vorenthalten wurde.

Wir beschränken uns auf die Gegenwart, auf das, was sich aus der Sicht eines Mannes hinter dem Steuer des Transporters dem Eilenden darbietet. Wenn ich in meinen Aufzeichnungen blättere, so nehmen die Bemerkungen: km . . . 1. Militärkontrolle, km . . . 2. Kontrolle, km . . . 3. Kontrolle usw. eine besondere Stellung ein. Darauf hatte uns im Iran schon ein Österreicher aufmerksam gemacht, der eine Good-will-Expedition rund um den Erdball unternehmen wollte. Und dann hat er uns noch geraten, nicht nachts durch die Wüste zu fahren, man könne nie wissen, ob plötzlich der Weg versperrt ist und der Wagen samt Habe den Besitzer wechselt. Na, das sind ja schöne Aussichten, dachten wir uns. Wir sind doch zu zweien und bei Nacht wollten wir auch nicht fahren, wenn es nicht unbedingt sein mußte. Also versuchen wir es. Andere haben es vor uns geschafft, der Österreicher ist sogar allein durchgekommen.

Km . . . 4. Kontrolle usw. Sieben Kontrollen von Militärpersonen sollten wir über uns ergehen lassen. Alle suchen sie in den Fahrzeugen nach Waffen. Wir kommen uns sehr wichtig vor, könnten Revolutionäre sein oder Helfer von Umstürzern. Sonst geht es friedlich zu. Daß wir jetzt im Land sind, „in dem Milch und Honig fließt“, wird uns fürs Erste klar durch die Palmenhaine, welche die Straße säumen. Wir schleichen uns hinein in einen Garten, um die Zeugnisse des Südens genauer zu untersuchen, sozusagen mal Hand an so einen uns doch fremdländischen Baum anzulegen. Und von den frischen Datteln zu kosten. Dann werden die schönsten Exemplare im Bilde festgehalten. So können wir belegbar bestätigen, daß es tatsächlich außer Staub und Steinen auch fruchtbare Erde gibt.

Seite 261: Neben den alten Stadtteilen, den Dukanen des Bazars, entstehen neue, moderne Bauten, wie zum Beispiel hier im Zentrum von Bagdad.





Durch die weite Ebene kommen wir ins Weichbild von Bagdad. Wie bei fast allen großen Städten des Orients künden Ziegeleien auch die Hauptstadt des Irak an. Diese Erzeuger des wichtigen Baustoffes sind hier moderne Fabriken mit Schornsteinen von rechteckigem Querschnitt. Flach nach Osten ziehende, dickschwarze Rauchschwaden zeigen, daß alle Öfen in Betrieb sind. Es ist ein packendes Bild von Tätigkeit. Dazu beleben das Ganze die vielen Lastwagen, welche in unserer Richtung der Stadt zustreben oder schwerbepackt uns entgegenkommen. Der Himmel liegt niedrig und schwer grau über uns, so als ob unmittelbar ein Gewitter losbrechen wollte. Doch das scheint nur. Wir können ohne Bedenken im Freien nächtigen. Da es Zeit dazu ist, so suchen wir eine geeignete Stätte, etwa 10 km vor den Toren der alten, großen Stadt, neben einem Wassergraben. Dieser ist tief eingeschnitten im lehmigen Gelände. Er ermöglicht uns gerade noch, hinunterzusteigen und ohne rückwärts zu rutschen wieder hinaufzukommen zum Fahrweg und Zeltplatz. Immerhin können wir uns abkühlen und säubern von dem Staub des langen Tages.

24. 9. 1964

Am Morgen bekommen wir Besuch von einem vornehm gekleideten Schäfer. Was ein Wunder, wir fallen mit unseren Fahrzeugen als einzige markante Erhebung im Gelände auf. Da muß man doch gleich mal hin und sehen! Um nicht zu viel und zu zutraulich Besuch zu erhalten, verlassen wir sehr früh am Morgen unser Plätzchen. Gegen 6 Uhr suchen wir in der Hauptstadt unsere Ziele auf. Bereitwillig wollen uns dabei die Straßenpassanten helfen. Wenn sie uns nur verstehen würden. So werden wir verschiedentlich irrgeliebt. Oder haben wir die Leute mißverstanden? Schließlich kommen wir doch dahin, wo wir wollen, nämlich zur deutschen Botschaft. Und hier kann uns weitergeholfen werden. Wir empfangen Post aus der Heimat und sind somit wieder mal verbunden mit den Lieben daheim. Ein beglückendes und befreiendes Gefühl, nicht ganz verloren durch die Wüsten Arabiens treiben zu müssen.

Bagdad hat ein ganz eigenes Gesicht. Das Öl bringt Reichtum ins Land. Geschäftsbauten, Banken, Versicherungen voran kennzeichnen die neue Richtung. Daneben quirlt und brandet das Leben in den alten Bazaren und Gassen, so als ob wir vor 100 und mehr Jahren zurück in die Vergangenheit gestiegen wären. Und schließlich weisen eigenwillige Bauwerke dicht neben den alten in ein Reich von Morgen. Es wird gezeigt, wie man in Bagdad in 100 Jahren leben wird. Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft ergänzen sich zu einer Einheit. Mit dem nötigen Proviant versorgt, treten wir die Reise mit einigen Unbekannten durch die Wüste nach Jordanien, Syrien zum Libanon an.

Neubau an der Grenze nach Syrien.

Beirut, den 27. 9. 1964

Inzwischen passierten wir eine Anzahl von Staaten und Grenzen. Offensichtlich hat man überall Verständnis für Vagabunden unserer Art, so daß sich das Interesse nur auf die Einheimischen und Lastfahrzeuge konzentriert. Und Lastfahrzeuge — viele verziert mit dem Mercedesstern — vermitteln Handel und Wandel im Orient. Aus diesem Grunde sind gute Straßen von besonderer Wichtigkeit. Im Gegensatz zu den Straßen im Ost-Iran und Afghanistan konnten wir uns des Genusses asphaltierter Straßen erfreuen. So ging es eigentlich zu flott, fast nach Zeitplan über die Pisten, mit einem Durchschnitt von nahezu 60 km in der Stunde, das doch viel für unsere Transporter bedeutet. Nur mit dem Benzin konnten wir nicht immer zufrieden sein. Sehr oft neigte es zum Klopfen und Knistern im Motor, was eine zusätzliche Aufheizung mit sich bringt. Bis jetzt haben unsere Fahrzeuge ohne Murren mitgemacht. In den letzten Tagen wollte mein VW schlecht anlaufen. Ich wechselte heute früh die Kerzen aus. Nun geht es wieder besser.

Zählt man die einzelnen Stationen von der Grenze des Irans auf, so dürfte fürs erste Bagdad bemerkenswert sein. Unser Weg quert nun die fruchtbare, durch viele Palmenhaine aufgelockerte Ebene des Zweistromlandes. An der Brücke über den Euphrat ließen sich meine beiden Freunde zu einem Bad in den trüben Fluten des Stromes mit Begeisterung verführen. Dann nimmt uns wieder die weite Strecke durch die Wüste auf. Der Wettergott ist gnädig mit uns, denn er schenkt uns erträgliche Temperaturen unter 40° C. Der Weg auf den schnellen Straßen bedeutet mehr einen Genuß als eine Plage, die man erwarten könnte. Wir durchfahren das größte und zusammenhängende Wüstenstück auf der ganzen Reise. Die Landschaft ist leicht hügelig. Diesem Auf und Ab folgt auch die Straße, manchmal schnurgerade, manchmal aber auch in eleganten Kurven, damit wohl die Fahrer nicht so leicht ermüden und am Steuer einschlafen. Abwechslung bringen die in relativ kurzen Zeitabständen auftauchenden Lastwagen, oft in Gruppen von 3 und mehr als Convoy. Einmal werden wir von einer Kolonne angehalten. Offenbar wünscht man Hilfe von uns. Nun, wenn wir können, tun wir dies gern. Die Verständigung über das Begehren nimmt doch einige Zeit in Anspruch. Dann begreifen wir. Es wird ein Schlauch benötigt, um Rohöl an einen gestrandeten Kollegen, der sich auf dem Gegenkurs befindet, überleiten zu können. Mit freudigem Winken und strahlenden Gesichtern werden wir entlassen. Eine dankbare Geste für einen Dienst in der grenzlosen Weite der syrischen Wüste.

Das Übernachten macht wenig Schwierigkeiten. Man fährt von der asphaltierten Piste ab auf den harten lehmigen Grund und hält sich in achtbarem Abstand, um nicht durch die Lichter und Geräusche der Transportfahrzeuge gestört zu werden. Rasthäuser, einsame Buden, die sicherlich aus der Zeit des Straßenbaues oder der Errichtung der Pipeline stammen, kommen gelegentlich. Diese lieben meine Freunde als Aufenthaltsort nicht, obwohl sie uns angeraten wurden. So kommt es auch zu einem Mißverständnis, als ich einmal anhalten wollte. „Gut, dann fahren wir weiter zum nächsten Ort, der Grenzstation Rutba“. Ich fahre in der Dunkelheit vorweg und beobachte noch kurze Zeit, ob die Kameraden folgen. Nach einigen Kilometern waren ihre Scheinwerfer nicht mehr auszumachen. Was tun? Nun, so war es oft, daß mal die Verbindung abriß. „Fahre ich bis Rutba; es wird sich dann schon zeigen, ob sie nachkommen.“ Eine halbe Stunde später, so um Mitternacht, kreuzten sie in dem erleuchteten Gelände der Wüstenstätte auf. Und weiter geht die Fahrt am Morgen, immer im gleichen hügeligen Gelände, entlang der Pipeline und der Telegraphenleitung bis zur Grenze Jordaniens.

30. 9. 64, Beirut

Ein Deutscher im Libanon

Heinrich und ich wollen zur Post und suchen einen Platz, um unser Fahrzeug, ohne Hindernis zu sein und Ärger zu erregen, abzustellen. Bereitwillig zeigt sich ein Mann mittleren Alters und von stattlichem Aussehen. Er spricht uns in deutschen Worten an: „Wohin des Weges, brauchen Sie Hilfe? Wollen Sie nicht mit mir kommen, wenn Sie Ihre Sachen erledigt haben?“ Diese Einladung in sein Heim nehmen wir dankend an, zumal wir doch gern etwas mehr über Land und Leute erfahren möchten, als in Prospekten zu finden ist. Bei einem Glas Tee kommen wir in lebhaftes Plaudern. Wir beide berichten von unserem Afghanistan-Unternehmen. Unser Gastgeber spendet freudig aus dem Füllhorn der Erfahrungen seines 10-jährigen Aufenthaltes im Libanon. Doch aus seinen Worten klingt manchmal so etwas wie Wehmut, wie Heimweh nach seiner Vaterstadt Berlin. Widrige Umstände mögen es gewesen sein, warum er

sie verlassen hat. „Ich stehe noch im Briefwechsel mit meiner Frau und meinem Bruder, der in Hannover wohnt. Auch den Söhnen versuche ich Hilfestellung in ihrer Berufsausbildung zu geben.“ Sein etwas ausgefallenes Hobby sind Zinnfiguren, d. h., nicht nur Soldaten sondern Nachbildungen verschiedenster Gestalt. Sie werden nach Modellen und Bildern geformt und dann gegossen, später kunstvoll angemalt und stellen so Einmaligkeiten besonderer Art dar. Er zeigte uns einige seiner Erzeugnisse. Wir bemühen uns, das Kunstwerkliche zu erfassen. Ich muß schon sagen, nicht nur ein Zeitvertreib sondern auch ein Vertiefen in das Leben der Völker und ihrer Eigenheiten. Da marschieren sie auf, die Fürsten und Scheichs des Orients mit ihrem Gefolge an Dienern, Kaufleute und säbelschwingende Helden aller Zeiten. Selbst die Pracht des Harems ist nicht vergessen. Ein Handel und Tausch mit den Freunden daheim bildet wohl auch eine Brücke zum Wiederkommen.

Ob seine Freuden mit und an den rassigen, wohl proportionierten weiblichen Wesen des Orients ihn eines Tages hindern, den Weg nach Hause anzutreten? Wohl kaum, denn auch diese Träume vergehen, und die große Sehnsucht bleibt. Ein Beispiel so vieler Auswanderer in den Orient. Heimat, deine Sterne . . . , wie leuchten sie so klar.

„Was können wir unternehmen, heute nachmittag und morgen vormittag?“, war unsere Frage. Schnell, ohne nachzudenken, hat unser Freund einen Plan bereit. „Erst einmal fahren Sie nach Süden entlang der Küste zu einem auffallenden Taleinschnitt, — dann dieses Tal hinauf, bis eine ausgedehnte Burganlage auf dem Gegenhang erscheint: das ist Beit-Eddine. In etwas verwinkelter Wegführung quer durch das Gebirge erreichen Sie die Straße von Beirut nach Damaskus. Diese überqueren Sie und fahren weiter zur Hochebene Jakaa nach Baalbek.“ So etwa lauteten im Telegrammstil seine überzeugenden Empfehlungen. Wir konnten nicht umhin, ihnen zu folgen. „Ihr müßt aber wiederkommen, ich habe noch viel zu berichten!“ Hierzu sollte es nicht mehr kommen. Unsere Zeit erlaubte dies nicht.

Beirut, der große Magnet im vorderen Orient, ist zu einer Vergnügungsstätte ersten Ranges aufgestiegen. Am Tage (oben) sieht man die Besucher am Rand des Meeres und in der Nacht in den hell erleuchteten und dunkelen Straßen der Stadt.





Beit-Eddine und Baalbek

Um in der kurzen Zeit unseres Hierseins wirklich einen Eindruck von den Sehenswürdigkeiten des Landes zu erhaschen, fahren wir also am frühen Nachmittag aus Beirut nach Süden. Nicht lange nach Verlassen der letzten Anzeichen der Hauptstadt kommen uns Zweifel über die Richtigkeit des Weges. Wir suchen die Einfahrt in das Tal und kommen zu einer Anhöhe mit der Anlage von Bungalow-Häusern und fürstlichen Villen. Eingeäunt mit Drahtnetz und einem Wachposten vor dem Schilderhaus sagte uns dieses Areal bald, daß wir nicht auf dem richtigen Wege sind. Immerhin lernten wir verstehen, daß eine Gruppe wohlhabender Libanesen es gut versteht, hoch über dem Meer in beschaulicher Ruhe und geschützt von einem Ceberus zu wohnen.

Von hier aus erkennen wir auch den Taleinschnitt und die Straße, welche sich entlang der Schlucht ins Gebirge hinzieht. So suchen wir den kürzesten Abstieg nach dort. Und dann finden wir auch nach kurzer Zeit durch die üppig bewaldeten Hänge des Libanon die gesuchte Burg.

Beit-Eddine ist der prunkvolle Palast des Emir Beschir II., des letzten regierenden Fürsten dieses Gebietes, welcher durch seine unglückliche Politik das Land verlassen mußte und im Exil in Istanbul starb. Beit-Eddine heißt heute ein Museum und ein Denkmal einer Kulturepoche. In einem Teil der Räume hat der Präsident des Libanon seinen Sommersitz. Man erkennt dies sofort am Flaggenschmuck und dem soldatischen Aufwand an den Toren der Burg.

Besondere Bedeutung soll Beit-Eddine durch seine Intarsien-Arbeiten haben, so steht es in den Prospekten geschrieben. Ob die Darstellungen alle echte Einlage-Arbeiten sind, scheint mir doch fraglich. Ob nicht doch einiges an Schein dabei ist?

Werden wir Baalbek heute noch schaffen, es ist schon spät am Nachmittag? Wir versuchen es.

Beit-Eddine, der prunkvolle Palast des Emir Beschir II.

In kurvenreichen Schwingen, einem Segelfluge gleich, schweben wir hinauf zum Kamm des Gebirges. Doch all unser Bemühen bringt keinen Zeitgewinn. Der Tag geht zur Neige. Wir erreichen die Hauptstraße Beirut—Damaskus beim Dunkelwerden. Autos mit vollem Scheinwerferlicht kommen uns entgegen. Es fällt uns schwer, die Abzweigung zur Ruinenstadt zu finden. Auch hier durch die vielen Dörfer nach Baalbek wird uns das Fahren auf der schmalen, unbekanntenen Bahn erschwert. Wir haben es satt. Etwa 15 km vor dem Ziel verbringen wir auf freiem Feld die Nacht.

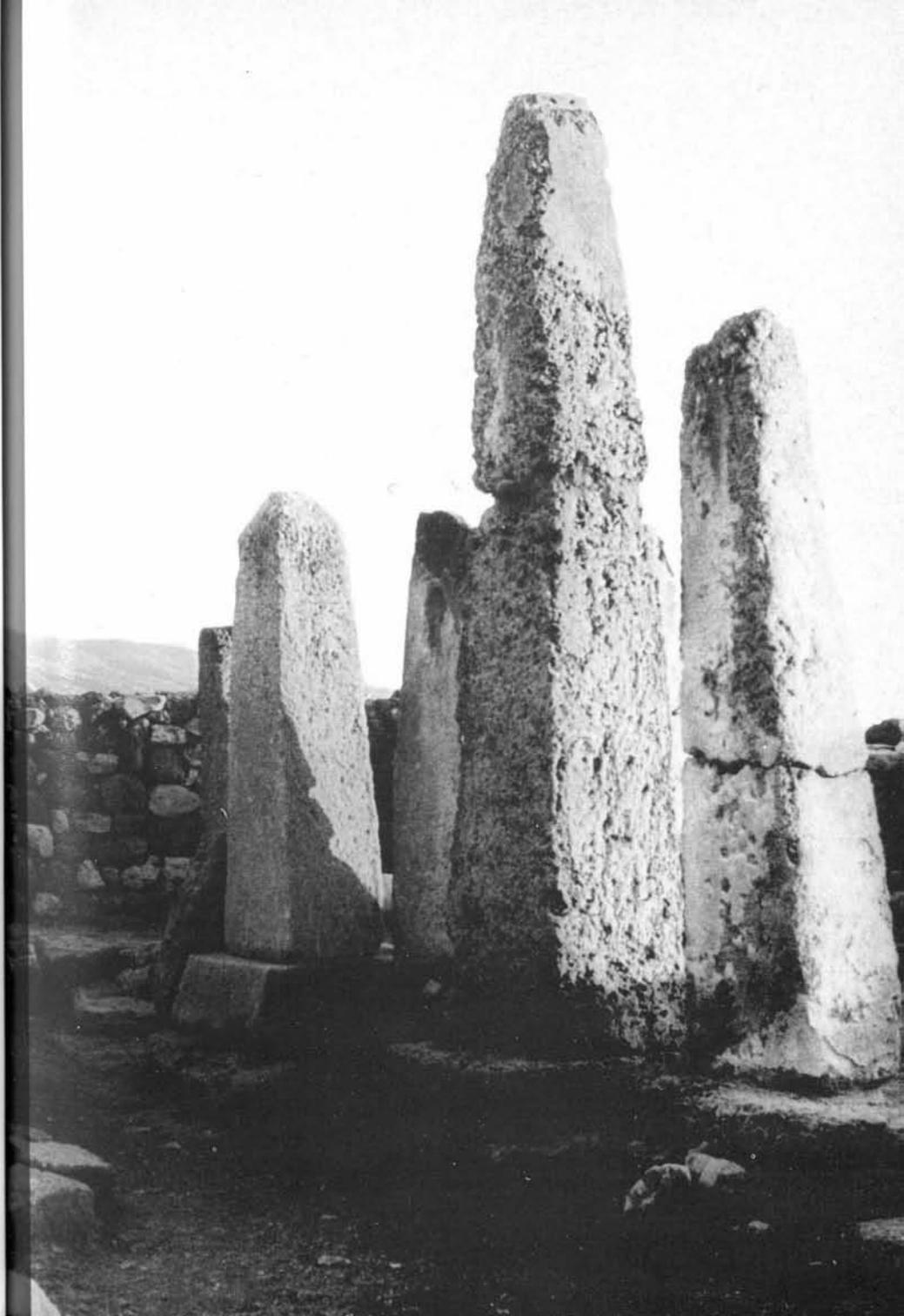
Früh am Morgen halten wir Einzug in dem Götterort Baalbek, in der hellenistisch-romanischen Zeit Heliopolis, Stadt des Sonnengottes genannt. Seit Augustus, etwa um Christi Geburt, gehörte dieser Ort zur romanischen Kolonie. Aus dieser Zeit stammen auch die Tempel, der große dem Jupiter und der kleine der Venus geweiht. Daneben stand noch ein Bacchus-Tempel.

Seit einem Jahrzehnt werden Festspiele im Bereich der Ruinenstadt vom Juli bis Ende August mit internationaler Starbesetzung durchgeführt. Zu den Festspielen gehört auch die Prachtillumination *Sonet-Lumière*.

Wir versuchen, in das Innere der Tempelanlagen zu kommen. Doch wir sind noch zu früh am Tage. Erst gegen 9 Uhr werden die Pforten geöffnet. So schleichen wir wie Diebe um die gewaltige Burganlage, um irgendwo eine schwache Stelle im Mauerwerk zu finden, die wir unter Umständen ersteigen könnten. Wer Baalbek kennt, der weiß, daß dies kaum möglich ist. Riesige Blöcke von schwer vorstellbaren Ausmaßen wurden aufeinandergetürmt. Ein Meisterwerk der Baukunst, für uns als Bergsteiger — ohne künstliche Mittel — uneinnehmbar! Respektvoll staunend stehen wir vor den vielen Teilstücken der Tempelburg. Wie mag wohl das Ganze in seiner Vollendung ausgesehen haben? Noch jetzt als Torso versetzt es uns in Verwunderung. Einmalig ist Baalbek.

So verlassen wir schweigend die geweihte Stätte in dem Bewußtsein, etwas wirklich Großes gesehen, ja erlebt, zu haben.

Da wir am frühen Nachmittag wieder in Beirut sein sollten, so hieß es zügig fahren. Doch schneller als am Abend in der Dunkelheit verlief die Reise zur Hauptstadt. Wieder können wir von der Kammhöhe das Häusermeer unter uns, umsäumt von dem brandenden Meer, bewundern. Noch ein befreiender Blick, ein tiefes Atmen von Lebensfreude, bevor wir eintauchen in das Gewühl, die Schwüle und den Dunst der Großstadt.





Byblos und der Hundefluß

In unserer Sammlung fehlten noch einige Glanzpunkte des Libanons. Aber was läßt sich ohne allzu viel Hast in einigen Stunden erreichen? Die Zedernwälder liegen zu weit entfernt hoch im Gebirge. Da bleiben eigentlich nur noch die Städte aus der Geschichte am Meer übrig. Keine andere sollte mehr den Preis verdienen als Byblos, der Hafen, Eingangstor und Ausgangspforte zugleich.

Byblos, gedeutet aus dem Wort Bibel, kündet in Spuren und Stein — aus der ältesten geschichtlichen Vergangenheit bis zum heutigen Tage — vom Leben und Sterben einer Stadt am Meer mit der bevorzugten Aufgabe, Mittler unter den Völkern des Mediterraneums zu sein. Zu Füßen der Kreuzfahrerburg breitet sich ein weites Feld für die Jünger der Archäologie aus. Schichten über Schichten werden abgetragen und bringen immer wieder neue Erkenntnisse zutage. Unsere archäologischen Freunde, die mit uns von Beirut nach Piräus fuhren, meinten: „daß dieser Ort die meisten bisher bekannten Ergebnisse an geschichtlichen Funden gebracht habe. Das Ende sei noch nicht abzusehen.“

Vom Turm der Burg aus können wir die Forscher bei ihrer Arbeit beobachten, wie sie in peinlicher Kleinstarbeit — gleich einem Pahtologen mit dem Seziermesser — vorsichtig Teilchen für Teilchen aus dem Staub der Jahrtausende herauslösen. Unser Blick gleitet darüber hinweg zur Kreuzfahrerkirche und zum Hafen, der ebenfalls beherrscht wird von den Eingangstürmen der Kreuzfahrer. Nach Osten hin, das Meer überragend, breitet sich ein weites Feld mit Mauerresten, Säulen und Einfriedungen der Denkmäler der großen geschichtlichen Vergangenheit aus, die dieser Ort ohne Zweifel hatte. Die Archäologen verdolmetschen uns und den vielen Besuchergruppen aller Nationen — vornehmlich den Gästen aus der Neuen Welt — die Gärten der Antike. Die Führer geben sich viel Mühe, auch auf die ausgefallendsten Fragen der jungen und noch jugendlich erscheinenden wollenden, farbenfreudigen Töchter des Uncle Sam mit würdigem Ernst zu antworten. Und nur ganz gelegentlich würzen sie ihre monotonen Verse mit einigen Scherzen. Warum sollten im Libanon die Museumsdiener anders sein als anderswo? Auch für den Souvenirfreund hält Byblos erfreuliche Dinge bereit. So gehen Hein-

rich und ich durch die Schaugeschäfte, um etwas von hier zu er- stehen. Nicht viel, aber doch etwas zur Erinnerung an die einmalige Stätte Byblos, hätten wir gern gehabt. „Alles hier gefunden und preiswert!“ meinten die drei Jünglinge, indem sie uns auf Vasen, Steingefäße und Öllampen aufmerksam machen. „Ob das wohl echt ist?“ Sie bekräftigten ihre Worte mit Nachdruck „wir dürfen doch nicht täuschen. Wir unterstehen der dauernden Aufsicht der Behörde! Alles echt, hier ausgegraben und preiswert!“ Es wären keine Ori- entalen, wenn sie nicht mit Charme einen Schein vortäuschen könnten. Bei einem solchen Geschäft ist doch ein Trick, ein Schwindel keine Sünde, keine Schande! Man braucht es nicht zu glauben, nicht zu kaufen. Meine Eingebung sagt mir doch, daß so viele Öllampen, Vasen und Schalen, wie hier dargeboten werden, gar nicht gefunden sein könnten. Rechnet man noch die vielen Stücke, die in den Museen aller Welt aus Byblos zu finden sind, dazu; das wäre ja unvorstellbar viel. So kommen wir nach dieser Überlegung zu dem Ergebnis, trotz aller Beteuerungen und einer gewissen Lust am Kauf, doch Abstand davon zu nehmen. „Wie Sie wollen, Sie werden es sicher sehr be- dauern“, war die Klage der eifrigen Jünger des Merkur.

Auf dem Rückweg von Byblos zur Stadt Beirut müssen wir in den Tunnel durch das Vorgebirge Ras-el-Kelb an der Mündung des Hundeflusses — Nahr-el-Kelb — für kurze Zeit eintauchen. Doch zuvor wollen wir noch dem nachgehen, was Heinrich auf dem Hin- weg bereits entdeckt hat: eine Vielzahl von Tafeln entlang dem Berghang. Aus den Inschriften ist zu erkennen, daß verschiedene Könige und Heerführer die Kunde ihrer Erfolge auf Feldzügen in Stein gehauen der Nachwelt überliefern wollten. So wird in einem Bericht für Touristen erklärt, daß sich hier Tafeln von Ramses II. und Nebukadnezar II. befinden, welche die lange Liste der Helden- taten anführen. Die Assyrer, Griechen, Römer, Araber, Engländer und Franzosen folgten dem Beispiel der alten Ägypter. Ob wohl die letzte Inschrift, welche aus dem Jahre 1941 stammt, sich bewahr- heiten wird? „... bringing freedom to Syria and Libanon“. Es wäre zu wünschen, nicht nur für den Libanon sondern auch für alle Strei- tereien in Europa und rund um das Mittelmeer und darüber hinaus in der ganzen zivilisierten Welt!

1. 10. 1964 — an Bord des Schiffes KYPROS

Es gab sehr viel Aufregung um das Schiff. Heinrich wollte viel von mir wissen, mehr als ich ihm aufgrund meiner Orientierungsmög- lichkeiten sagen konnte. So war er verstimmt und unzulänglich. Ich empfahl vorsichtshalber, etwas zum Essen einzukaufen und mit aufs Schiff zu nehmen, weil meine letzten Informationen besagten, was wir dann auch auf dem Ticket bestätigt lesen konnten: „Without food and sleeping place“. Dann sollte das Schiff um 22 Uhr ablegen und war um 20 Uhr noch gar nicht am Kai festgemacht. „Ich gehe ins Kino“ war Heinrichs tröstende Erleuchtung. Ich selbst legte mich in den Wagen und döste mich in den Schlaf. Klopfen an meinem Wagen und die Aufforderung, zum Zoll zu kommen, brachten mich wieder in die Wirklichkeit des Hafendaseins zurück. Heinrich war inzwischen auch wieder da und erzählte später, daß er nicht im Kino war, sondern eine Kostprobe des Hafenlebens genossen habe. Beim Zollinspekteur sollten wir erfahren, daß für jedes abzufertigende Gepäckstück 1,25 Pfund zu entrichten sind. Dazu kommen noch 10 Pfund für die allgemeine Abfertigung. Letztere wurden uns groß- zügig von der Behörde erlassen. Alles Ausgaben, von denen mir die Leute vom Reisebüro nichts berichtet haben und uns nun zusätzlich auf die Nerven gehen. Sie sagten auf mein Befragen immer nur: „alles inklusive“. Das war verständlicherweise weitere Belastung der Laune von Heinrich. Aus seiner Miene verstand ich zu lesen: „so ein Dussel, hat keine Ahnung von einer Schiffsreise, wenn man nicht alles selber macht!“ Erfreulicherweise und zu meiner Ehrenrettung erging es zwei Archäologen, die mit unserer „Kypros“ wollten, aus Persien kamen und mit ihrem schwerbeladenen Land-Rover nach Italien gebucht hatten, mit einem anderen Reisebüro ähnlich. Auch sie hatten keine Ahnung vom richtigen Abreisetermin, von Sonder- kosten des Zollinspektors. „Mit der ‚Kypros‘ ist immer das gleiche Theater“, so verstanden wir die Leute von der Abfertigung. Auch das Verladen der Fahrzeuge mit eigenem Ladegeschirr sollte noch eine Menge Geld kosten. Doch davon befreite uns die Schiffsinspek- tion in Beirut, weil ich dem Vertreter der Reederei verständlich machen konnte, daß man uns zugesagt habe: „Alles inbegriffen“.

Um Mitternacht kam unser stolzes Schiff, legte Schleppanker und wurde dann festgemacht. Wir konnten das Entladen der Fahrzeuge beobachten und mit einigen Bedenken dem Verladen unserer Wagen entgegensehen. Auf einige Kratzer am Lack kommt es offensichtlich

nicht mehr an. Wenn nur der Wagen nicht angeschlagen wird oder gar vom Hebezeug fällt. Wo wir wohl hingestellt werden? Zwei Wagen holte man aus der Ladeluke! Doch diese wurden wieder mit Fracht für Cypern vollgestopft. Es klärte sich bald: Wir kommen auf Deck. So können wir zu unseren Wagen und sie auch als Schlafstelle benutzen. Eigentlich ging alles besser, als wir ahnen konnten. Il s'arrange. Auch die Nacht, d. h. den Rest der Nacht, verbrachten wir ruhig und angenehm. Erst um 3.30 Uhr legten wir ab, das Manöver der Abreise bis zur offenen See und Ankerhieven dauerte seine Zeit. Die See war aalglatt, nur etwas warm war es mir im Schlafsack.

Wenn man nun so zum Nichtstun an Bord gezwungen ist, dann streichen die Gedanken zurück zum Vergangenen und tasten vorwärts, was werden wird.

Die Tage in Beirut nahmen einen schnelleren Verlauf, als ich dachte und reichten kaum zum Berichten und Schreiben. Erst hatten wir am Sonntagvormittag Veit zum Schiff zu bringen. Er wollte doch nicht mehr länger bleiben und hätte uns beide Übriggebliebene durch seine Unruhe nur mehr belastet. So bestieg er ein Schiff nach Italien, um über Ägypten und Griechenland in fünf Tagen in Neapel zu sein. Dann hatte er nur noch die Bahnfahrt von etwa einem Tag nach München. Ist also auch nicht viel früher als wir zu Hause.

Wir hatten uns für die Kypros, ein zyprisches Schiff, entschieden, das am 30. 9. ablegen, einigermaßen preisgünstig sein sollte und nur zwei Tage bis Athen benötigt. Nun, mit der Preisgünstigkeit hatte es so seine eigene Sache, wie wir gesehen haben, und zeitlich durfte es wohl hinkommen.

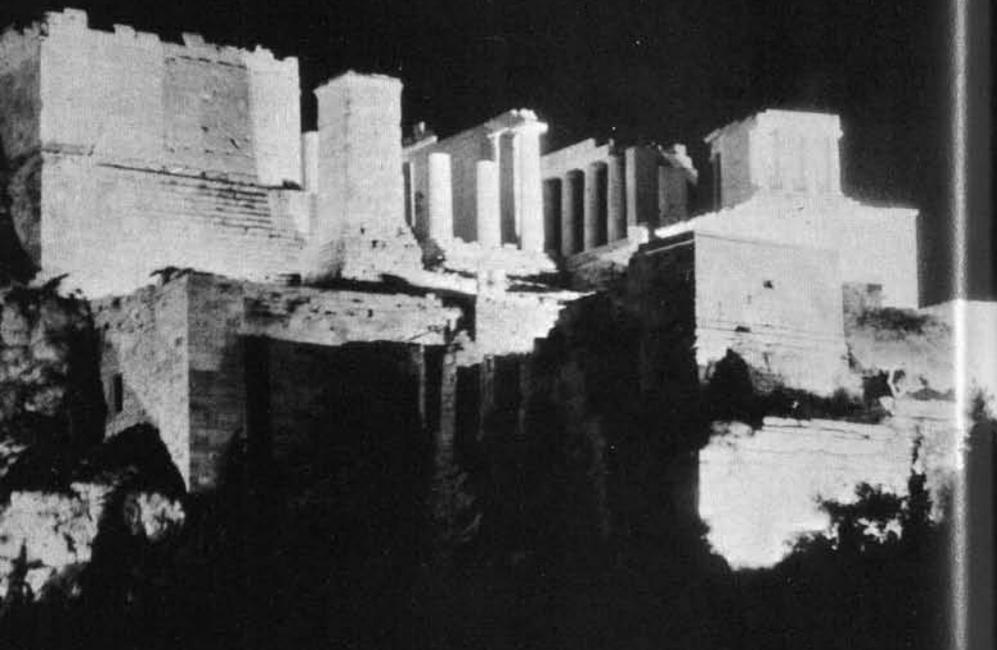
Den Rest des Sonntags verbrachten wir auf der Suche nach der Geschichte des Libanon. Von unseren archäologischen Freunden auf der Kypros erfahren wir, daß Byblos eine der umfangreichsten Fundstätten der früheren Besiedlung des Landes sein soll. Man gräbt seit über 50 Jahren und entdeckt immer neue Schichten. Das Ende der archäologischen Tätigkeit ist noch nicht abzusehen.

So gewinnen wir durch die Besuche nur weniger Stätten des Libanon den Eindruck, daß dieser überreich an Vergangenheit ist. Die Libanesen sind ganz stolz darauf. Das geben sie offen und freimütig zu verstehen.

Inzwischen erscheint die Insel Zypern ganz groß zur Rechten in der Mittagssonne liegend. Wir sollen einen Hafen anlaufen.



Die Kypros, ein Schiff der neuen Zypern-Linie, bringt uns von Beirut nach Piräus, dem Hafen von Athen.



5. 10. 1964 — Akropolis/Athen

Der Hafen hieß Limassol im Süden der Insel. Die beiden Archäologen und Heinrich wollten unbedingt an Land, und so schloß ich mich an. Das Ganze war indessen eine Aufregung und Hetze, weil manches unklar zu erfahren war. Erst mußten die Passagiere aus — und die Mitreisenden eingebootet werden. Da unsere „Kypros“ vor Anker lag und dieses Manöver mit kleinen Motorbooten vor sich ging, so dauerte dies seine Zeit. Mit dem letzten Boot konnten wir dann übersetzen. „Wann müssen wir wieder an Bord sein“? Niemand konnte uns dies eindeutig sagen. Etwa um $\frac{1}{2}$ 3 Uhr. Also haben wir $1\frac{1}{2}$ Stunde Zeit. Zum Schrecken von Heinrich, der stets über Kosten, die nicht vorgesehen sind und über das Schiffsticket hinausgehen, sehr aufgebracht ist, mußten wir vor dem Anlandgehen noch 3,5 zyp. Pfund = ca. 3,50 DM. pro Person bezahlen. Dazu konnte uns der Mann von der Kasse noch nicht einmal sagen, wann wir wieder zurück sein müssen, um die Abfahrt nicht zu verpassen. Das war doch zuviel für Heinrich. Wie aufgeschrecktes Federvieh stoben wir durch die Straßen der Stadt, um wenigstens etwas vom Leben auf Zypern und evtl. von den schweren Ereignissen zwischen Griechen und Türken mitzubekommen. Nur einige Spuren von Gräben und die Bewachung öffentlicher Gebäude zeigten auf das Ungewöhnliche einer sonst friedlichen Stadt hin.

Die Weiterfahrt verlief erst glatt, doch am nächsten Tag kam Wind auf, so daß unser Schiffchen zu schaukeln begann. Selbst der so seefest bewährte Heinrich mußte Neptun seinen Tribut zollen. Auch mir blieb dieses Opfer nicht erspart. Da die Nacht über das Wetter sich besserte, so war der Ausklang doch sehr befriedigend. Um 7 Uhr am 3. 10. legten wir in Piräus an. Schon unterwegs beschäftigten wir uns mit dem Plan, nicht weiter mit dem Schiff zu fahren, sondern den Landweg zu wählen, da die Straßen Griechenlands und Jugoslawiens von guter Beschaffenheit sein sollen. Die beiden Archäologen wurden ebenfalls mit ihrem Land-Rover auf Land gesetzt. Das Schiff soll ins Trockendock. Sie werden umgebootet und warten auf die Weiterfahrt nach Brindisi.

Nach Erledigen der Zollformalitäten, bei denen uns ein Mann der Hafenpolizei alle Arbeit abnimmt — ein Vorbild an Höflichkeit und Gastfreundlichkeit — streben wir Athen und der Akropolis zu. Im Stadtkern verabschieden wir uns. Heinrich will seinen alten Musikprofessor aufsuchen, und mein nächster Weg geht zur Post, nachdem ich die neuesten Nachrichten auf der Botschaft in Empfang nehmen konnte.

Um 13 Uhr treffen wir uns wieder zu gemeinsamen Unternehmungen. Für den Sonnabend, den 3. 10., bleibt nicht mehr viel Zeit. Wir fahren bald hinaus zum SO-Strand, ca. 20 km, und haben hier eine schöne Bleibe. Der Sonntag, 4. 10., ist den Kulturstätten Athens gewidmet. Voran steht die Akropolis; wie könnte es denn anders sein. Als wir gegen 1/2 10 Uhr am Parkplatz eintreffen, herrscht schon reges Leben. Da am Sonntag freier Eintritt gewährt wird, ziehen auch viele Griechen zur Burg. Dennoch hört man englische und deutsche Stimmen in großer Zahl. Nach der allgemeinen Orientierung mit Hilfe eines 4,00-DM-Planes versuche ich fleißig, das Interessante im Bilde festzuhalten. Mitten im Trubel der Mauern entdecke ich plötzlich einen weißen Haarschopf mit sonnengebräuntem Gesicht. Herr Schworer aus Hamburg war mit seinem Photokursus von Korfu zum Besuch der Kunststätten von Athen gekommen. Das gab verständlicherweise eine feierliche Begrüßung und Verabschiedung. Anschließend gingen Heinrich und ich zur Agora, der großen Stadtanlage unterhalb der berühmten Burg. Auch sie vermittelt den Eindruck des ungewöhnlich geistigen und schöpferischen Lebens der alten Griechen.

Über den Schlafplatz zur Nacht gibt es noch etwas Aufregung. Schließlich hat Heinrich doch recht. Wir lassen unsere Fahrzeuge auf dem Parkplatz am Ausgang zur Burg. Und hier schlafen wir auch friedlich und unbehelligt, besser als am Strand, wo wir vor allem durch die landenden und startenden Flugzeuge häufig aufgeschreckt wurden.

8. 10. 1964 — zwischen Skopje und Nič

Gestern hatte Heinrich seinen unbeschreiblichen Tag, so daß ich ihn im Rahmen eines wahrheitsgetreuen Berichtes nicht auslassen möchte. Es fing mit dem Aufstehen an und endete damit, daß ich ohne Essen schlafen ging.

Am Vormittag wollte ich an einer Tankstelle anhalten, Benzin tanken und im Restaurant daneben frühstücken, weil es zu regnen schien. Nein, das war mißgetan. Erstens sollte fürs Essen kein zusätzliches Geld ausgegeben werden, und zum anderen war das Benzin nach Meinung meines Gefährten zu teuer. So fuhrn wir weiter an die Grenze Griechenland/Jugoslawien. Der jugoslawische Zollbeamte stellte fest, daß wir Lastfahrzeuge hätten. Dafür ist nach der Verordnung eine Straßenzollgebühr zu entrichten. Sie wird festgesetzt nach dem Gewicht des Fahrzeuges und seiner Ladung. Ich gab zu Papier 500 kg Gesamt-Ladungsgewicht für beide Fahrzeuge. Ob Heinrich die Frage nicht richtig verstanden hat? Er verbesserte auf 250 kg. Na schön! Zusammen 2 mal 250 kg geben 500 kg! Dafür hat jeder 6250 Dinare zu bezahlen. „Warum, wieso“? fragt Heinrich.

„So etwas ist doch unerhört“!, möchte ich seine Gedanken zusammenfassen. Er geht zu einem anderen Beamten, der entscheiden soll, ob diese Festlegung in Ordnung geht. „Die Pkws bezahlen ja auch nichts. Wir haben doch auch nichts anderes als Pkws“. Der zur Hilfe angesprochene Beamte entscheidet natürlich nichts. Vielleicht ist es eine Ermessensfrage: der VW-Transporter ein Pkw oder ein Lkw? Er überläßt die Antwort seinem, unseren Fall behandelnden Kollegen. Und der entscheidet: Lkw. „Ja, aber auf der Hinfahrt haben wir doch auch nichts bezahlen müssen“, war nun das Argument von Heinrich. „Weiß ich nicht, bin auch nicht zuständig für die andere Grenzstelle. Ich bin hier und verlange von Ihnen 12 500 Dinare. Oder wollen Sie wieder nach Griechenland zurück? Wenn Sie sich beschweren wollen, müssen Sie dies bei meiner Behörde tun; das Parlament hat diese Gebühren festgelegt“. Sprachs und hielt den Zettel zur Unterschrift hin. Klar, Heinrich unterschrieb nicht. Er brauchte nicht; denn der Schein war auf meinen Namen ausgestellt.

Ich versuchte, Heinrichs Kummer und Sorge um das Geld zu erleichtern, indem ich verständlich machte: „Sieh mal, in Jugoslawien ist das Benzin billiger, und außerdem haben die Jugoslawen Autobahnen, die keine Gebühren kosten. Irgendwo muß doch der Staat das Geld für den Straßenbau hernehmen. In Griechenland kostet die Benutzung der Autobahnen Geld, und das Benzin ist dazu wesentlich teurer; da hast Du auch nicht moniert und ohne weiteres bezahlt“. Doch er ließ sich nicht trösten und bemerkte nur immer wieder: „Ja, aber die Pkws zahlen ja auch nichts“. Da konnte ich ihm natürlich nicht widersprechen. Vielleicht kommt der jugoslawische Staat noch dahinter, daß da eine Verdienstmöglichkeit besteht. Immerhin hat diese offensichtliche Lücke in der Bewertung bei Heinrich, der sehr um Ausgleich bemüht ist, einen Anstoß erregt.

Wir erreichten Skopje. Es wurde an der Ausfallstraße gebaut und der Autoverkehr umgeleitet. Wir mußten in der Stadt Geld wechseln und einiges zum Essen einkaufen. Da ich wieder mal vorwegfuhr, so steuerte ich diesen Zielen zu. Möglichst im Zentrum der Stadt, schien mir am geeignetsten. Nach einigem Fragen landeten wir auch am Bahnhof und konnten im nahen Umkreis alles erledigen. Heinrich war bei dem Besuch in den Geschäften seltsam verschwiegen. Platze dann aber doch mit der Frage heraus, warum ich auf sein dauerndes Zeichengeben am Eingang der Stadt nicht reagiert habe. Er wisse nicht mehr, wie er sich mit mir verständigen könne. Ich entschuldigte mich, keine Zeichen gesehen und gehört zu haben. Vielleicht eine Unachtsamkeit, muß ich zugeben. Vermutlich war ich aber mit den Besonderheiten des Verkehrs, den Umleitungen und Erkundungen so in Anspruch genommen, daß mir diese Verständigungsmerkmale

entgangen sind. „Tut mir leid“. Damit dies nicht mehr passierte, empfahl ich die Änderung der Fahrfolge. Heinrich erhielt die Karte und fuhr nach den Erledigungen los. Durch Nebenstraßen und staubige Gassen lotste er sich fragend aus dem Zentrum zur Ausfallstraße.

Nič heißt unser nächstes Ziel, und es ging in den Abend hinein. Etwa 2 km sollten wir — nach der Karte zu urteilen — zurück in Richtung Toto Vedas; dann müßte die Straße in nördliche Richtung abbiegen. Umleitungen erschwerten wieder das Finden des Weges. Doch ein guter Lotse, wie es Heinrich mir vorher zu verstehen gegeben hat, müßte den rechten Weg finden. Unterwegs kamen mir immer mehr Zweifel. Ob wir richtig sind? Immer mehr bekannte Stellen konnte ich feststellen: Ziegeleien, Traktorenhallen, Fabriken, die ich auf dem Weg nach Skopje gesehen habe. Nach etwa 20 km kam eine neue Umleitung mit Hinweis: Autoput nach Toto Vedas. Da sieht auch Heinrich ein, daß wir fehlgefahren waren und hielt an. Ich teilte ihm meine schon früher empfundenen Bedenken mit. Das hätte ich aber wohl in dieser Situation nicht tun sollen. Nun war ich wieder der Sündenbock. „Ob ich denn Lichtzeichen gegeben hätte“, wollte Heinrich in erregtem Ton wissen. „Nein, das ging nicht, weil ich mir selbst nicht ganz so sicher war, und weil Du doch so siegesbewußt und forsch vorangefahren bist, so daß ich nur mit Mühe folgen konnte. Der rege Verkehr in den Abendstunden und der Zwischenraum von mehreren Fahrzeugen erlaubten mir zudem keine Verständigungsmanöver“. Doch das konnte ihm so spontan nicht einleuchten.

Zagreb, 9. 10. 1964

Wir erreichten mit Mühe Zagreb. Mein Wagen fing schon gestern nachmittag an, in der Leistung nachzulassen. Mit Anstrengung konnte ich 85 km/h in der Spitze schaffen. Dabei war die Straße, der Autoput Belgrad-Zagreb, ideal zum Rasen. Heute früh mochte mein Fahrzeug nur noch 70 km/h in der Spitze marschieren. Oft fuhr ich nur im 3. Gang: unmöglich! Ich prüfe die Zündkerzen, den Zündverteiler: alles in Ordnung! Heinrich möchte ich gar nicht ansehen: „Was der schon wieder hat, keine Ahnung vom Auto und noch weniger vom Autofahren“, wäre seine Feststellung gewesen. Das Nachlassen der Leistung ließ mir keine Ruhe. Ich strebte an, auf schnellstem Wege nach Österreich in eine Reparaturwerkstätte zu kommen, um Kompression, Zündanlage und Vergaser untersuchen zu lassen. Bei der Abfahrt vom Autoput fiel mir ein Schild auf: „VW-Auto-service“. Ich steuere darauf zu. Heinrich folgt mir und ist sogar ohne Zögern damit einverstanden, hier um Rat zu fragen.

Um 3 Uhr heute früh sind wir gestartet, und gegen 7.30 Uhr trafen wir hier ein. Unterwegs mühten wir uns durch tüchtige Schauer.

und auch hier hängt der Himmel voller Regenwolken, die von Zeit zu Zeit sich von ihrer schweren Last befreien. Eben haben wir wieder einen solchen Guß bekommen. Der Chef des VW-Service lieh uns ein williges Ohr und meinte: „Das können wir schon machen, Kompression und Zündung nachsehen“. Da wir zeitig zum Arbeitsbeginn erschienen waren, konnte auch sofort Hand angelegt werden. Erste Ermittlung ergab: zwei Zylinder haben keinen Druck. Die Ventile sind undicht. Kaum zu glauben, daß das Auto noch so gut fährt. Da war auch Heinrich davon überzeugt, daß mein Stöhnen und lahmes Fahren keine Finte waren. Und außerdem zeigte der Wagen einen großen Ölverlust von 1 Ltr. auf 500 km. Lassen wir beides zusammen überholen! Der Motor muß doch auseinandergenommen werden. Und auch noch den Zylinderkopf mit Buchsen für die Kerzen versehen, weil ein Gewinde lädiert ist. So sind wir hier für einige Zeit festgenagelt. Morgen mittag soll die Reparatur beendet sein. Ich hoffe, daß dies stimmt; denn die Leute sind fleißig beim Arbeiten.

Zagreb, den 10. 10. 1964

Es geht gegen Mittag, und wir warten auf die Rechnung der Autoreparatur. Die Leute haben anhaltend gearbeitet. Die Mängel waren doch so schwerwiegend, daß wir nicht ohne Behebung derselben hätten bis Graz kommen können. So war es ein Glücksumstand, hier eine wirklich gute Pflegestätte gefunden zu haben. Alle diese Arbeiten hätten eigentlich schon in Teheran erledigt werden sollen. Aber aus Sparsamkeitsgründen, wider meinen Wunsch, sind sie unterblieben. Verschieben bringt doch nichts ein! Aufgeschoben ist nicht aufgehoben!

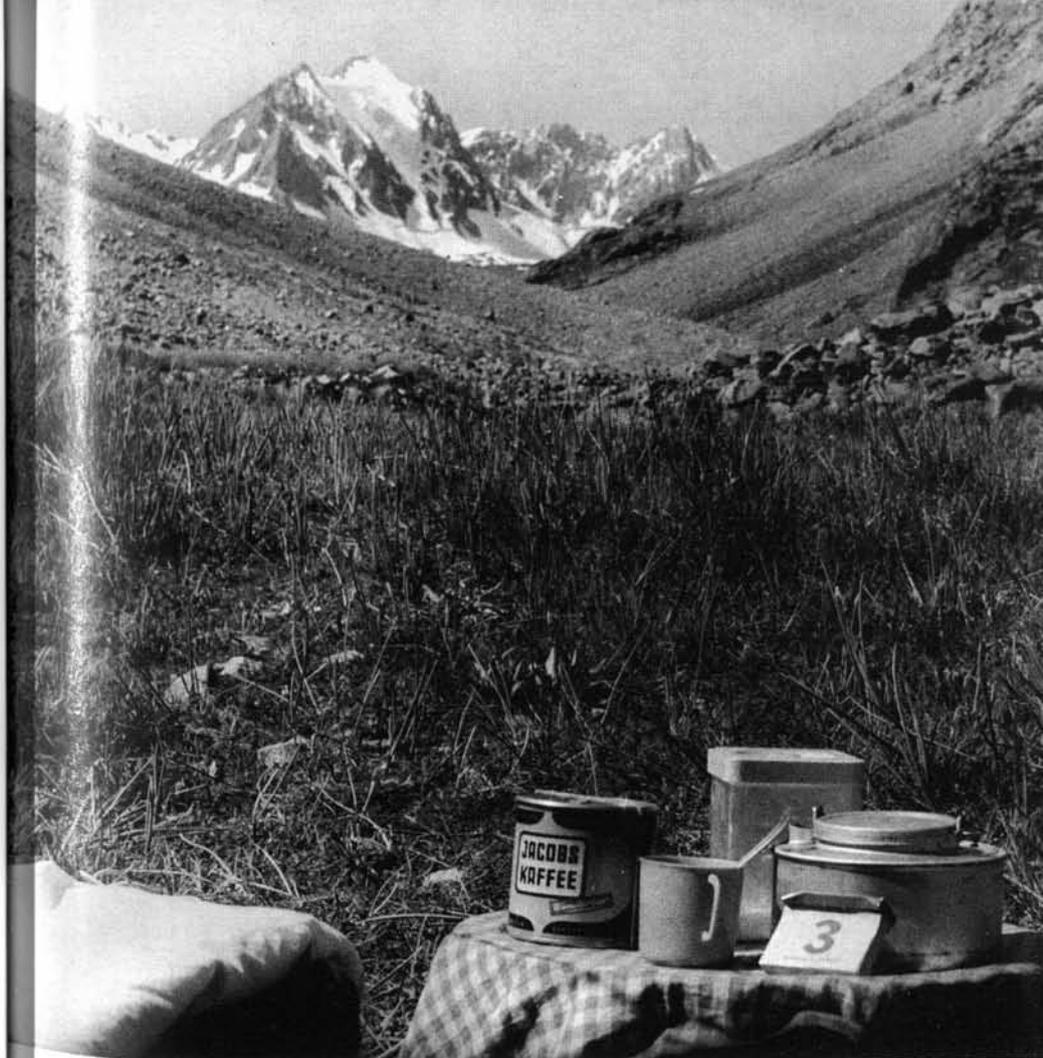
Gestern nachmittag fuhren wir in die Stadt. Nach dem Mittagessen im empfohlenen Lokal „ZAGREBACKI PLAVI“ lernten wir noch einen kleinen Ausschnitt des Stadtzentrums von Zagreb kennen. Eine Stadt mit durchaus deutschem Gesicht. Heute erfuhren wir von Frau R., daß Zagreb eine bedeutende Rolle in der Geschichte als Mittler von Ost nach West und von Süd nach Nord gespielt hat. Im September jeden Jahres findet eine — die zweitgrößte — Internationale Messe von kontinentaler Bedeutung statt. Auch Deutschland habe hier einen großen Pavillon. Dann machte uns die Dame mit dem kroatischen Alpinismus vertraut. Ihr Onkel sei 25 Jahre Vorsitzender des Vereins gewesen. Sie lud uns ein, wiederzukommen, dann würde sie uns alles zeigen, mit dem Auto im Land herumfahren und alle Wünsche, die wir hätten, zu erfüllen bemüht sein. Heinrich, dem Freund des holden Geschlechts, stellte sie sogar die Verbindung zur Sekretärin der VW-Werkstatt her, indem sie sich eifrig als Dolmetscherin betätigte. Man sagt, die Kroaten seien höfliche Leute!

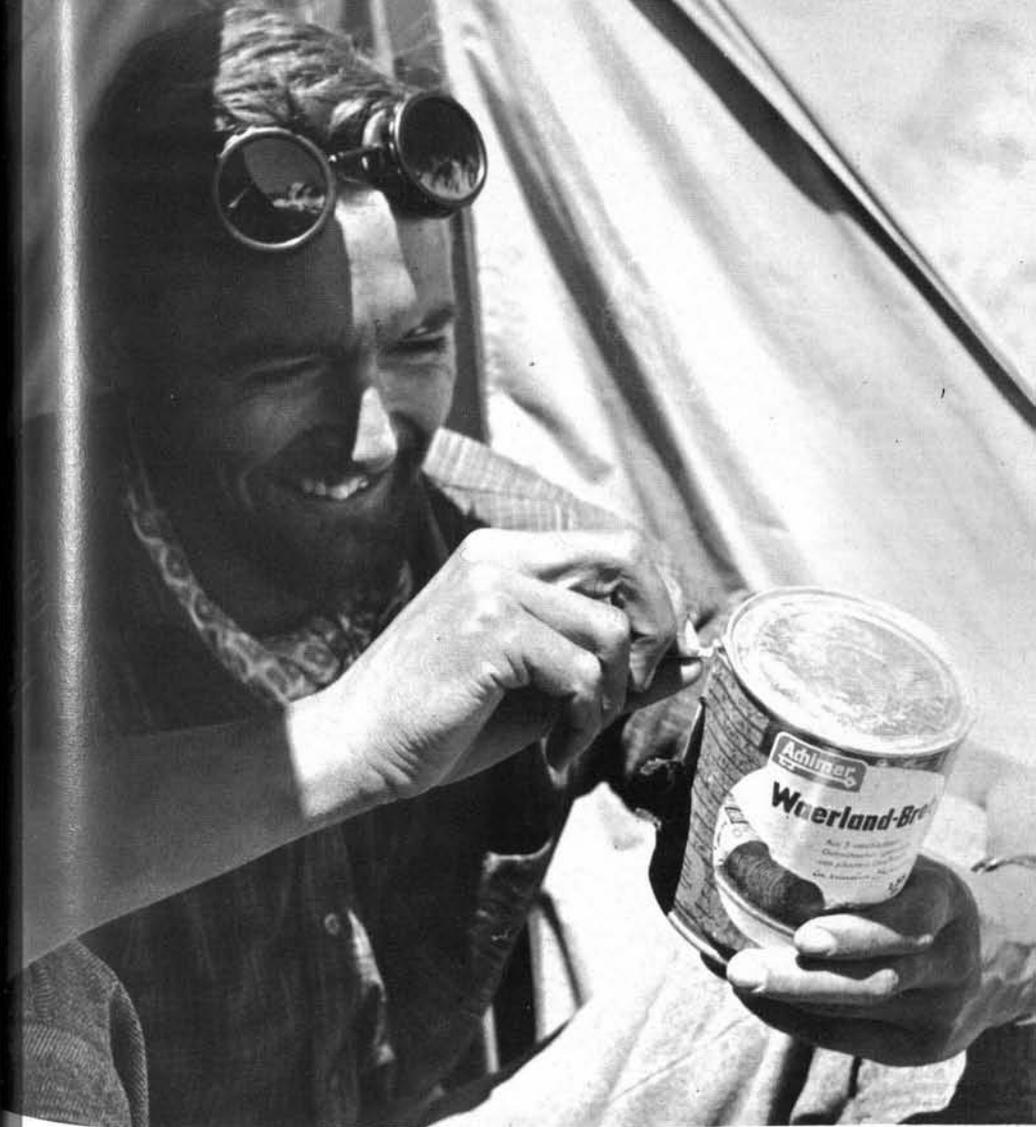
Dank den Helfern der Kundfahrt

Zwei Freunden habe ich voran meinen Dank zu sagen. Trudi Heyser in Bremen kannte als Teilnehmerin der Kundfahrt 1961 die Freuden und auch die Arbeiten eines solchen Unternehmens. Um so mehr war ich erfreut, daß sie, obwohl sie dieses Mal auf eine Teilnahme verzichten mußte, sich mit gewohntem Eifer an den Vorbereitungen beteiligte und auch während der Kundfahrt durch Hilfestellung in der Heimat zum Gelingen beigetragen hat. Trudi war die Verbindung zur Sektion Bremen und zu den Quellen der Unterstützung im Bereich der Hansestadt Bremen. Sie verhalf uns, zu günstigen Bedingungen von der Firma Jacobs-Kaffee zwei Transporter zu erstehen. In Hamburg war mein treuer Bergkamerad Hans-Herbert Ruths bemüht, alle Weichen für eine gute Fahrt zu stellen. Als Vorstandsmitglied der Sektion und als erfahrener Expeditionsmann sollte sein sachlich ausgewogenes Urteil, sein Rat und seine Hilfe ein großes Stück Erfolgsanteil sein. Leider hat er das Erscheinen des Tagebuches nun nicht mehr erleben dürfen. Am 4. Juni 1966 hat er uns Bergkameraden für immer verlassen. Möge sein über jeden Tadel erhabenes Vorbild als Kamerad mit seiner Hilfsbereitschaft und seinem bescheidenen Wesen in die Zukunft leuchten! Gibt es doch wenige solcher Idealgestalten.

Bei der Sektion Hannover fand mein Plan eine unerwartet gute Resonanz. Der 1. Vorsitzende, Herr Winterberg persönlich, nahm sich mit Initiative unserer Sache an und verfaßte Bittbriefe an die Mitglieder des Vereins, die ihre Wirkung nicht verfehlen sollten. Ihm und seiner Gattin, die ihm dabei geholfen hat, schuldet die Kundfahrt Dank und Anerkennung. Alle Sachspenden hier aufzuführen, würde wohl zu einer Differenzierung verleiten. So mögen nur die wichtigsten, weil ihnen eine allgemeine Bedeutung für Expeditionen zukommt, sozusagen als Erfahrungswerte, genannt sein.

Die Transportfrage ließ sich durch die von der Firma Kaffee-Jacobs erhaltenen zwei VW-Transporter glänzend lösen. Da es sich um Fahrzeuge gleichen Typs handelte, waren Ersatzteile auf ein Mindestmaß begrenzt. Bei der Auswahl derselben standen die Fachleute der Firma W. Junge, Hamburg, mit Rat und Tat zur Seite. Nach der Rückkehr half auch die Firma Junge, einen Transporter wieder zu günstigen Bedingungen an den Mann zu bringen. Was die Ersatzteile angeht, soll noch angesprochen werden.







Mit dem vakuumverpackten Kaffee von Jacobs in Bremen konnten nicht nur wir unterwegs erfrischt und aufgemöbelt werden. Wollten wir in Teheran, in Kabul unseren Freunden und Helfern eine besonders große Freude machen, Jacobs-Kaffe wirkte Wunder. Die Verarbeitung und Verpackung war so vollendet, daß wir noch zu Hause nach Rückkehr von der großen Reise eine Dose mit Begeisterung genießen konnten. Sie hatte den Weg durch die Wüste Asiens, die Kälte des Hindukusch, den Transport über vier Monate Unwirtlichkeiten glänzend überstanden ohne Verlust des edlen Geschmacks. Ohne Haferflockenprodukte kann man sich keine Expedition denken. Das weiß inzwischen auch die Firma Kölln in Elmshorn. Sie half uns mit den verschiedenen Erzeugnissen, das leibliche Wohl zu erhalten. Was sollte denn besser nutzen bei all den auftretenden Magen- und Darmbeschwerden, bei Teheranitis, bei Meshedinitis, bei Kabuleritis, und wie sie alle heißen — die Segnungen des Orients —, als Haferschleim in den verschiedenartigsten Möglichkeiten der Zubereitung. Veit wäre sicherlich nicht so gut bei Laune zu halten gewesen, hätte er sein Tagewerk nicht mit einem Becher trockener Haferflocken, vermengt mit Milchpulver, Ovolmatine, Rosinen und Zucker verspeisen können. Mit Wasser oder Milch zu Brei bereitet, erfreuten sich die meisten Teilnehmer an dem kräftigen Haferflockenmahl. Der Leiter selbst hatte seine eigene Art, aus Brei einen Kuchen zu erzeugen; das schmeckte würzig, knusprig, so wie eben Kölln-Flocken sein können.

Wie bereits im Jahre 1961, so sollte auch auf der Kundfahrt 1964 das Kochen mit den Petrolapparaten von Enders, dort, wo wir Zeit genug und Muße hatten, die Standardeinrichtung sein. Petroleum kann im Orient leicht beschafft werden, weil die Laternen auch in der letzten Hütte des Landes bekannt sind.

Sollte es mal rasch gehen oder spielte das Gewicht der Einrichtung — so etwa in den Hochlagern — eine Rolle, so griffen wir zu den Gaz-Campingkochern, die uns nie ihre Dienste versagten. Sie sind anspruchslos in der Wartung und spenden sofort ihre volle Heizkraft. Auch für die Beleuchtung benutzten wir die Einrichtungen der Camping-Gaz-Gesellschaft. Hätte nicht Heinrich beim Auswechseln einer Kartusche ein Feuerwerk veranstaltet, so wären wir ideal zurechtgekommen. Aber das lag nicht an der Laterne, sondern an dem besonderen (Miß-)Geschick von Heinrich.

Lebensmittel steuerten uns zwei Firmen zu günstigen Bedingungen bei. Durch Peter erhielten wir die Fleischwaren von der Firma Ahrberg, Hannover, und in Bremen sorgte die Firma Nachtigall für mannigfache Konserven und Mehlerzeugnisse. Was noch fehlte, konnten wir in München ergänzen.

Wie 1961 waren auch diesmal die tropenverpackten Broterzeugnisse der Achimer Brotfabrik Fr. Lieken Nahrungsmittel ersten Ranges. Das Achimer Brot sollte bevorzugt im Hochgebirge auf die Speisekarte gesetzt werden. Doch es war schwierig, die Büchsen so einzuteilen, daß sie ausreichten. Das spricht für ihre Qualität und Bekömmlichkeit.

Nun habe ich noch dem Sporthaus Schuster für Beratung und zweckmäßige Ausrüstung Dank zu sagen. Zelte, Kleidung, Bergausrüstung, Schlafsäcke, das alles stellte ASMÜ uns zu sogenannten Expeditionsbedingungen bereit. Wir konnten uns erneut von der guten Qualität und der Zweckmäßigkeit der ASMÜ-Waren überzeugen.

Was konnte das bergsteigerische Dasein mehr verschönern als eine Tafel Schokolade? Das wußte wohl das Haus Sprengel in Hannover und half uns daher mit Spezial-tropenverpackten Erzeugnissen. Heinrich sollte als Beschaffer auch Verwalter dieser Leckerbissen sein. Doch es fiel ihm manchmal schwer, alle Wünsche nach diesen begehrten Waren zu erfüllen. In der Tropenhitze wurden sie etwas in Mitleidenschaft gezogen. Dem Geschmack und der Qualität hat das kaum Abbruch getan.

Was den Sportlern recht ist, sollte auch den Bergsteigern nützlich sein. So stellte uns die Deutsche Maizena GmbH. ihre Traubenzucker-Produkte Dextro-Energen und Dextropur zur Verfügung. Es ist so leicht, sie einzunehmen, und schon nach kurzer Zeit empfindet man ihre kräftigende Wirkung. Fand Peter nicht gleich das richtige Medikament, um den Leuten im Gebirge bei Magenbeschwerden, Kopfschmerzen und Augenleiden zu helfen, mit einigen Tabletten Dextro-Energen konnte er jung und alt beglücken. Ein wertvolles Mittel also, ohne negative Nachwirkungen, Medikament und Nahrung zugleich.

Hermann brachte von seiner Firma in Balzers für jeden von uns zwei Spezialbrillen zum Schutz gegen intensive Sonnenstrahlen mit. Nun kennen wir alle die Leiden mit den Sonnenbrillen. Durch das Schwitzen beschlagen sie, und im Tragen sind sie manchmal so lästig, daß man am liebsten diesen Schutz los sein möchte. Bei Balzers-Sonnenbrillen indessen bildet sich — bedingt durch besondere Beschichtung — kein Beschlagen der Gläser. Da das Gehäuse sich in der Form der Augenhöhle gut anpaßt, so haben wir sie im Tragen recht angenehm empfunden.

Warum die bekannten OSRAM-Erzeugnisse Vacublitz heißen, das ist wohl nicht vom Produkt her zu deuten. Vacu heißt doch, nichts ist da. Aber immerhin sie leuchten, wenn die natürlichen Lichtquellen beim Fotografieren versagen, und das war doch manchmal der Fall. Deshalb sollten uns die OSRAM-Vacublitz das Dunkel erhellen.





Von den Freuden mit den Autos

Meine Erfahrungen mit den Fahrzeugen gründen sich auf zwei Fahrten nach Afghanistan. Ich habe bereits verschiedentlich erwähnt, daß laufend an der Verbesserung der Transitstraße gearbeitet wird. Das wirkt sich in hohem Maß günstig auf nicht entstehende Mängel und Ärger auf der Fahrt aus, die mit den Autos auftreten.

Was nimmt man an Ersatzteilen mit und wie können diese unterwegs eingesetzt werden?

Das ist die Frage, die sicherlich jeden bei der Planung und vor Antritt einer solchen strapaziösen und wochenlangen Fahrt beschäftigt. Diese Zeilen sollen Empfehlungen sein und spiegeln freilich nur das wider, was uns begegnet ist.

Man tut gut daran, bei der Notwendigkeit von **zwei oder mehr Fahrzeugen solche gleichen Typs** zu verwenden. Mit den VW-Transportern sind wir eigentlich sehr gut zurechtgekommen. Und ich kann mir nicht denken, daß andere Fabrikate es besser gemacht hätten, ausgenommen geländegängige Lastfahrzeuge. Doch diese verbrauchen soviel Benzin, daß sie nicht sehr rentabel sind. Die VW-Transporter haben große Bodenfreiheit, wengleich diese oftmals bei Unebenheiten der Straßen nicht ausreicht. Die Luftkühlung befreit einen von der Sorge, zusätzlich Wasser bereithalten zu müssen. Außerdem ist die Wasserkühlung komplizierter im Aufbau, so daß doch leicht etwas defekt gehen kann.

Mit **Reifenpannen** muß man immer rechnen. Und das Flickern der Reifen sollte man zuhause üben, damit man sich etwas Fertigkeit aneignet. Daheim hat man mehr Muße; kann sich beraten lassen. In der Wüste strapaziert einen wesentlich mehr das Demontieren und Aufziehen der Decken. Grundsätzlich **Schläuche für die Reifen** zu verwenden, dürfte wohl bekannt sein. Unebene Felgen und das Aufpumpen mit der **Hand- oder Fußpumpe** verlangen diese „alte Art“ der Bereifung. Ein zusätzliches komplettes Rad, d. h. montierte Felge ist ebenfalls ratsam. Damit kann man sich das Dasein sehr erleichtern. Man repariert dann, wenn es am günstigsten ist, abends in der Kühle oder in einer Stadt, am Fluß, wo Wasser (zur Probe) zur Verfügung ist und dergleichen (**Gefäß zum Eintauchen des geflickten**

Schlauches). Neben **Ersatzdecken** ist eine ausreichende Anzahl von **Schläuchen** mitzunehmen, denn meist lassen sich die defekten nicht mehr reparieren. Trotzdem sollte man **Flickzeug** nicht vergessen.

Meine Berater in der Werkstatt meinten: „**Vergaser und Knickregler** brauchen sie nicht, diese gehen doch nie kaputt“. Immer das, was man nicht erwartet, geht defekt! Man müßte eigentlich ein demoniertes Reservefahrzeug mitnehmen! Unsere zwei Freunde, die wir am Harud trafen hatten einen kompletten Motor eingepackt gehabt. Das bedeutet natürlich viel Platz und Gewicht, ist aber nicht einmal so unvernünftig.

Als wichtige Ersatzteile erachte ich neben den erwähnten: **Zündspule, Verteiler und Kontakte dafür, Zündkerzen, Kohlen für Anlasser und Lichtmaschine, Dichtungen für Motorblock** (für sämtliche angebauten Teile, auch für Getriebe), **evtl. Kolben und Zylinder und eine Kupplung** (diese fehlte uns sehr). Ein grausamer Feind für sämtliche beweglichen Teile ist der Staub. Man kann sich nicht vorstellen, wo dieser Teufel überall eindringt und was er für Schaden anrichtet. Täglich mußten wir das **Öl für das Luftfilter** wechseln, weil sich der Staub als fester Schlamm von mehr als 1 cm Dicke abgesetzt hatte. Dazu verwendeten wir das alte Motoröl. Durch die starken Erschütterungen löste sich oft der Luftansaugstutzen vom Vergaser, so daß Staub in denselben gelangte und sämtliche Wege verstopfte. Eine Reparatur im sandreichen Wüstenwind um die Mittagsstunden bei 42° im Schatten ist eine Strapaze. Leichter ist es dann, einen Ersatzvergaser einzubauen, den verdrehten an „friedlicher“ Stelle zu zerlegen und sauberzumachen.

Etwas ungünstig ist es beim VW, daß die Lufteintrittsöffnung hinten am Motor sich befindet. Die Vorderräder wirbeln den Staub auf und diesen Müll verbrauchen nun Lüftung, Motor und Vergaser aus allererster Hand. Besser wäre es, **den Ansaugstutzen für den Vergaser zu verlängern** nach oben zum Dach oder nach vorn neben oder über das Führerhaus. Manche Lastfahrzeuge sind so gestaltet.

Sowohl die **Blattfedern für die rechte Vorderachse** als auch ein **Drehstab für hinten** mußten wir erneuern. Es war gut, daß wir diese Teile mitgenommen hatten. So konnte uns rasch geholfen werden. Viele Werkstätten haben nicht — und das kann man auch nicht erwarten — die richtigen Ersatzteile parat.

Stoßdämpfer gehen oft „hinüber“. Das ist bei der Beanspruchung auch kein Wunder. Deshalb empfiehlt es sich schon zuhause „verstärkte Stoßdämpfer“ einbauen zu lassen und die gleiche Ausführung mitzunehmen. Das hat den Vorteil, daß man unterwegs diese ohne besondere Schwierigkeiten auswechseln kann. Bei gebrauchten Fahrzeugen sind die Schrauben meist so festgerostet, daß Schweißgerät und Gewindeschneideinrichtungen erforderlich sind, um neue einsetzen zu können. Bei defekten Stoßdämpfern riskiert man Feder- und Achsenbruch.

Eine **Windschutzscheibe** — der VW-Transporter hat zwei gleiche, was sehr günstig ist — und **Gummifassungen dazu** möchte man ebenfalls dabei haben. Man kann nie wissen, wie sich ein Stein von den Loris löst und gerade dahin schießt, wo man es sich nicht wünscht. Es soll auch Folien geben, womit man sich für den Anfang helfen kann. **Kabelzüge für Bremse und Gaspedal, Ersatzlampen für die elektrische Anlage, Werkzeuge für Ausführung sämtlicher Reparaturen** verstehen sich von selbst mitzunehmen. Sollte man das eine oder andere Teil nicht notwendig haben, so findet man stets interessierte Abnehmer. Sowohl 1961 als auch 1964 hatte ich keine Schwierigkeiten, das nicht benötigte Material gut loszuwerden. Man kann die Ersatzteile auch in Kommission von den Werkstätten bekommen und bezahlt dann nur die verbrauchten oder nicht mehr neuen Teile nach der Rückkehr.

Wertvolle Nebensächlichkeiten sind **Klebebänder, Draht, Gummistücke, ein Gummi- oder Plastikschlauch zum Umfüllen von Benzin, einige Schrauben zum Befestigen der Teile**, die sich leicht lösen können, wie **Lichtmaschine, Vergaser, Benzinpumpe** und dergl. Fehlen diese, dann kann man sich zum Verzweifeln ärgern darüber, daß solche Lächerlichkeiten, welche man zuhause auf jedem Schuttabelleplatz findet, im Orient nicht auftreiben kann.

Und das Ganze wird man tunlichst gut einpacken, wohl sortiert und nicht zu unterst im vollgepackten Wagen, damit man das benötigte Stück auch sogleich bereit hat.

Alles schöne Empfehlungen, die mancherlei Überlegungen wert sind.

Abrechnung Hindukusch-Kundfahrt 1964

Einnahmen:

1. AV München		DM 3 000,—	
2. AV Bremen	DM 2 000,—		
AV Hamburg	DM 2 000,—		
AV Hannover	DM 1 000,—	DM 5 000,—	
3. Übrige Sektionen			
AV Celle	DM 100,—		
AV Kiel	DM 50,—		
AV Hameln	DM 150,—		
AV Lübeck	DM 100,—		
AV Tübingen	DM 250,—		
AV Lüneburg	DM 50,—		
Sektionengemeinschaft	DM 300,—	DM 1 000,—	
4. Spenden von Firmen und Mitgliedern		DM 4 870,—	
5. Teilnehmer		DM 8 550,—	
6. Verkäufe von Ausrüstung		DM 663,50	
7. Erstattung durch Versicherung (Zelt)		DM 67,14	
8. Verkauf Fahrzeuge	DM 650,—		
	DM 1 750,—	DM 2 400,—	
9. Rückerstattung für Ersatzteile und Werkzeug		DM 210,42	
		<hr/>	
		DM 25 761,06	



Der Umgang mit Geld, unter anderem das Ausbezahlen der Träger und sonstigen Dienstleistungen, verlangt ein besonderes Geschick, damit keine Unzufriedenheit entsteht. Wir haben unserem Dolmetscher es überlassen, mit den nötigen Erklärungen das Geld zu übergeben. Mit dieser Methode sind wir schon im Jahre 1961 gut zu recht gekommen.



Ausgaben:

1. Ausrüstung		DM 2 848,98
1.1 Kleidung, Zelte usw.	DM 1 227,95	
1.2 Foto	DM 1 208,70	
1.3 Verpackung	DM 300,68	
1.4 Medikamente	DM 111,65	
2. Fahrzeuge		DM 10 242,82
2.1 Kauf	DM 1 099,80	
2.2 Ersatzteile	DM 1 456,23	
2.3 Steuer, Versicherungen	DM 2 076,80	
2.4 Betriebsstoffe	DM 1 993,95	
2.5 Reparatur	DM 2 783,84	
2.6 Verwahrung und dergl., Überfahrt, Straßengebühren	DM 832,20	
3. Sonstige Fahrtauslagen		DM 1 223,80
3.1 Bahn, Flug, Schiff, Taxen	DM 384,65	
3.2 Visa, Zoll	DM 236,—	
3.3 Versicherung für Personen, Gepäck	DM 500,—	
3.4 Post, Telefon	DM 103,15	
4. Verpflegung		DM 2 171,28
4.1 Vorräte	DM 688,93	
4.2 unterwegs	DM 1 472,50	
4.3 Kochen, Petroleum	DM 9,85	
5. Hilfeleistungen		DM 1 099,05
5.1 Träger, Tragtiere	DM 519,—	
5.2 Dolmetscher	DM 357,50	
5.3 Gastgeschenke	DM 222,55	
6. Unterkunft unterwegs/Afghanistan		DM 6,30
7. Organisation		DM 776,20
7.1 Drucksachen	DM 372,60	
7.2 Schreibhilfe	DM 175,65	
7.3 Porto, Telefon, Gebühren	DM 168,05	
7.4 Literatur	DM 59,90	
8. Unbelegte Beträge für Benzin, Verpflegung, Geldwechsel u. a. m.		DM 1 236,21

Bisherige Ausgaben DM 19 604,64

9. Auswertung der Kundfahrt

Posten werden später ver-
rechnet nach Fertigstellen
des Tagebuches

Aus der Geschichte Afghanistans

Wer ein Land besucht und sich mit seinen Eigenheiten beschäftigen will, tut gut daran, in dem Buch der Geschichte zu lesen. Freilich sind es nur Daten, die aneinander gereiht werden. Zwischen den Zeilen aber steht vieles, was verstehen hilft, die Eigenheiten eines Volkes zu werten. So soll deshalb ein kurzer Abriß der mir zugänglichen Abschnitte im Werden des afghanischen Volkes festgehalten sein.

Aus der Zeit

um 2000 v. Chr. ist die Rigweda, eine Sammlung von Götter- und Heldenliedern und

um 1000 v. Chr. die Arvesta aus dem Kulturbereich von Aryana bekannt. Zarathustra erwähnt in seinen Schriften: Pakht (= Paschtunistan) und damit das Gebiet des heutigen Afghanistans.

Er lebte und lehrte in Baktria (heute Balkh)

549 betritt der Perserkönig Cyrus den Boden Afghanistans und zerstört die blühende Stadt Kapisa (heute Bagram)

um 500 nennt Herodot in seinen Büchern die „kriegerischen Arianer“ und es erscheinen in der Reichsordnung von Arius dem Großen (522—486) aus Afghanistan Namen wie Haraiwu (Herat), Haetumant (Hilmend) Die Bezeichnung „kriegerisches Volk“ haben die Einwohner Afghanistans durch die ganze Geschichte hindurch behalten, weil sie sich — zwar nicht immer mit Erfolg, aber bis zum heutigen Tage — mutig ihre Freiheit zu behaupten wußten.

329 betritt **Alexander der Große** nach dem Sieg über Darius Codomanus Afghanistan, erreicht über Ghazni das Kabultal und verbringt den Winter in Kapisa.

Alexander gründet zuvor in Seistan (Südwest-Afghanistan) ein großes Militär-Lager: Alexandria-Prophentasia (heute: „Paschewaran“) als Nachschubbasis für seinen Weiterweg nach Indien und zieht (328) über den Khawack-Paß (3400 m ü. M.) nach Norden.

Nach dem Tode Alexanders (323) bleibt Afghanistan unter griechischer Kolonialmacht.

Seleukus schließt Friedensvertrag mit Chandragupta; die Länder südlich des Hindukusch werden an den Fürsten von Indien abgetreten.

272—232

indischer Kaiser Aschoka tritt zum Buddhismus über und sorgt als Erleuchteter für eine friedliche kulturelle Entwicklung seiner ihm untergebenen Gebiete.

184

erscheinen die Griechen erneut aus Baktria (in NW-Afghanistan) und ziehen siegreich bis zum Golf von Cambay (nördlich von Bombay) nach Osten

160—120

beginnt die glorreiche Epoche des Buddhismus in Afghanistan

um 130

erscheint das Volk der Yue-chi (Nomaden), überschreitet den Oxus und erobert Baktria (Nordwest-Provinz Afghanistans)

darauf folgen die Kushanen:

Kanishka der Große gründet sein Reich mit Peshawar (Purushapura) als Wintersitz und Kapisa als Sommerresidenz; die Seidenstraße entsteht — Handel mit der Han-Dynastie in China (von Peking über den Pamir nach Balkh und über den Hindukusch nach Indien) — Ausbreiten des Buddhismus, u. a. Gandhara-Kultur (Hadda)

um 100 v. Chr.

erobern die Skythen oder Sakas, ein arischer Volkstamm, das griechisch-baktrische Königreich und nennen es Sakistan oder Skistan

im 4. Jahrh.
nach Chr.

Niedergang der Kushan-Dynastie, es erscheinen die Hephtaliten, überrennen Baktria und herrschen in Kabul, sie erobern Nordindien

im 6. Jahrh.

beginnt die persische Herrschaft nach Vertreibung der Hephtaliten unter den Sassaniden

644

berichten arabische Schriftsteller über Seistan

um 650

besucht der chinesische Gelehrte Hiuan-Tsang die buddhistischen Hochburgen in Afghanistan, in Balkh (100 Klöster), in Bamyán (10 Klöster)

755

um diese Zeit dringen die Araber bis Kabul vor — sie zerstören die Buddhas in Bamyán. Verändern das wirtschaftliche Leben, die Kunst und die Kultur des Landes.

Der König von Bamyán, Schir Digan, tritt zum Islam über

785—809

erblühen Kunst und Wissenschaft unter dem Kalifen Harun al Rashid, die indische Macht unter Raja von Punjab dehnt sich aus (Kabul und Ghazni), Hinduismus und Islam stoßen zusammen

um 950 eignet sich Alptegin (türkischer Sklave) die Herrschaft der Samaniden an und begründet die Ghazni-Dynastie; der bedeutendste Herrscher dieser Regierungszeit ist Mahmud (997—1030)
Ghazni: Universität, 400 Dichter, Militärmacht (heute an Bedeutung eingebüßt)

1140 erobert Ala-ud-Din (Dynastie der Ghuriden) Ghazni und zerstört die Stadt

1218 endet die Ghuriden-Herrschaft
(1222) vernichtet Dschingis-Khan fast alle Kultur in Afghanistan. Balkh, Herat, Kapisa, Bamyan und die Hilmend-Städte werden dem Erdboden gleichgemacht. Dschingis-Khan praktiziert das Prinzip der „verbrannten Erde“

1274 lernt Marco Polo Nord-Afghanistan kennen und berichtet darüber (1295)

1336—1404 gewinnt trotz weiterer Verwüstung von Kulturstätten Afghanistan unter Timur-I-Lang (Tamerlan) an Bedeutung. Von der Hauptstadt Samarkand überschreitet er (1398) den Hindukusch und zieht über den Kawack-Paß wieder nach Norden (wie dereinst Alexander der Große)

im 15. Jahrh. zerfällt das Reich Tamerlans
1483 wird Zahir-ud-Din (bekannt unter dem Namen Babur) geboren, gestorben 1530 in Kabul und auf seinen Wunsch hin hier begraben. Er begründet die Moghul-Dynastie (in Indien)
Moghul-Herrscher Humayan, Akbar, Jehangir, Jehan und Aurangzeb (gest. 1707)
Afghanistan aufgeteilt zwischen Persien und Indien

1722 kann als **Beginn der nationalen Geschichte Afghanistans** angesehen werden
Eroberung Persiens (nur von kurzer Dauer)

1747 wird Ahmad Khan Sadozai (Ahmed Durrani: Stamm der Abdalis) zum König aller Afghanen ausgerufen; Titel: Durr-I-Durran (Perle der Perlen) — gest. 1773.
Damit beginnt Afghanistans Existenz als Land der Mitte zwischen England und Rußland (und Amerika) Kandahar wird Hauptstadt. Zu dem Reich zählen Teile des heutigen Persiens und Pakistans

1773—1793 regiert Timur Shah (Sohn von Ahmad Khan Sadozai). Unter seiner Herrschaft kommen Teile von Persien und Pakistan zu Afghanistan

im 19. Jahrh. gehen Außenprovinzen im Osten an die Sikhs verloren

1835 kommt Dost Muhammed (Stamm der Barakzais) als Emir von Afghanistan an die Macht

1838—1842 **1. Afghanischer Krieg**
Niederlage der englischen Kolonialarmee, 4500 (nach anderen Angaben 16500 bzw. 22000) Soldaten gehen in den Tod. Nur Arzt Dr. Brydon entkommt dem Schicksal und verkündet das grausame Ende.

1849 übernehmen die Engländer afghanische Gebiete westlich des Indus nach dem Untergang der Sikh-Herrschaft

1855 Emir Dost Muhammed wird von England anerkannt
1872 erobern die Russen Taschkent und Samarkand und machen Anstalten, südlich des Oxus das Gebiet Baktrien zu betreten. England schaltet sich ein

1873 wird der Oxus (Amu-Darja) zum Grenzfluß erklärt
1878 empfängt der Sohn von Dost Muhammed, Sher Ali Khan, einen russischen Gesandten; dies führt zum Einmarsch der Engländer in Afghanistan

1879 wird der englische Gesandte ermordet. Es kommt zu verlustreichen Kämpfen. Sher Ali Khan flieht und stirbt im Exil. Der Nachfolger wird nach Indien deportiert und dessen Nachfolger, Emir Abdul Rahman Khan, schließt 1880 Frieden mit den Engländern und später einen Freundschaftsvertrag

1880—1881 **2. Afghanischer Krieg**
Pyrrhussieg der Engländer
Niederlage der britischen Armee bei Maiwand (28. Juli 1880), danach ist Djadi Maiwand, Hauptstraße von Kabul, benannt

1893 englisches Durand-Abkommen (Grenzziehung zwischen Indien und Afghanistan — ohne Rücksicht auf die volkstümlichen Eigenheiten) mit dem Emir Abdul-Rahman

1896 Abdur Rahman Khan erobert Kafiristan (Land der Heiden) und bekehrt es zum Islam. Seitdem führt es den Namen Nuristan, d. h. Land des Lichtes

1901 tritt Emir Habib Ullah die Regierung an
1907 garantieren Rußland und England die Unabhängigkeit Afghanistans

1914—1918 Afghanistan bleibt im 1. Weltkrieg neutral

- 1919 wird Habib Ullah ermordet. Sein Sohn Aman Ullah (Sador Amanullah Khan) wird Nachfolger in der Regierung
- 3. Afghanischer Krieg:** England ist siegreich, überläßt jedoch König Amanullah die Freiheit und eigene Bestimmung der Außenpolitik. Friedensverhandlungen durch Sir Mortimer Durand. Endgültiges Festlegen der Grenze zwischen Afghanistan und Pakistan (Durand-Linie) Amanullah versucht nach dem Vorbild der Türkei, das Land der westlichen Zivilisation zu erschließen. Seine Reformen führen zum Aufstand der islamischen Geistlichkeit und (1928—1929) zum Bürgerkrieg
- 1929 muß Amanullah abdanken; er verläßt Afghanistan (im Exil in Italien gestorben). Im Oktober 1929 wird Schah Nadir (Vetter von Amanullah) zum König ausgerufen. Der Aufstand wird niedergeschlagen, die Reformen Amanullahs zum großen Teil aufgehoben
- 1933 wird Nadir Schah ermordet (8. 11. 33), sein Sohn Schah Mohamat Zahir wird König
- 1939—1945 Afghanistan bleibt auch im 2. Weltkrieg neutral
- 1946 werden die Grenzen mit UdSSR geregelt. Das Entstehen des Staates Pakistan erregt den größten Teil des afghanischen Volkes. Seitdem fordert es der Staat: „Pastunistan“ d. h. den Zusammenschluß aller Pastu in einem gemeinsamen Staatsgebilde einschl. ca. 2½ Mill. Einwohner von West-Pakistan (latenter Streit mit Pakistan über Grenzfestlegung Lebensbereich der Nomaden.) In dieser Zeit auch Gründung der afghanisch-amerikanischen Gesellschaft zur Verwirklichung des Hilmend-Bewässerungsprojektes. (Aufleben der Kulturen in der Wüste Südwest-Afghanistans)
- 1949 Erste Versammlung: Freies Pastunistan in Tirah (südl. Khyber-Paß). Afghanistan unterstützt die berechtigten Forderungen der Pastunen
- 1955 besuchen Chruschtschew und Bulganin Afghanistan (Kabul)

Kabul im Aufbau.





Beginn der Tätigkeit russischer Ingenieure in Afghanistan (u. a. Straßen- und Industriebau) seit 1955 sorgen zwei große Stauseen (Talsperren) für Bewässerung des Hilmend-Tales.

Vom Beginn der Geschichte Afghanistans an sind die Pastunen, die arischen Einwohner des Gebirgslandes im und um den Hindukusch, bereit gewesen, ihr Land zu verteidigen. Sie machen den Heerscharen Alexanders ihren Durchzug beschwerlich, kämpften verbittert gegen die Araber und die mongolischen Eroberer Dschingis-Khans und Tamerlans. Selbst Babur, der Kabul zur Hauptstadt seines großen Reiches auserkoren hatte, weiß in seinen Memoiren von den Schwierigkeiten mit den verschiedenen Pastunen-Stämmen zu berichten, und schließlich haben die Engländer als Nachfolger der Sikhs über kein erfreuliches Zusammenwirken im Laufe ihrer geschichtlichen Anwesenheit in Indien berichten können. Einen nicht unwesentlichen Anteil an dem Ruf der Afghanen, „ein kriegerisches Volk“ zu sein, haben die englischen Berichte über dieses freiheitsliebende Volk, die arischen Bewohner des Hindukusch. Wer die Geschichte der Schweiz studiert, insbesondere der Walliser Bergbewohner, wird manche Ähnlichkeit mit dem geschichtlichen Ablauf der Afghanen feststellen können. Auch sie sind Helden im Verteidigen ihrer Freiheit.

Literaturhinweise:

Atlantis, Zeitschrift Nr. 5, Mai 1961, Freiburg/Brsg.

Der Große Brockhaus, Lexikon 1953

Vom Pfauenthron zum Dach der Welt, Horst Eliseit, Safari-Verlag

Alexander, M. Druon, Henry Goverts-Verlag

Wenn es zwölf schlägt in Kabul, Walter W. Krause, Kindler-Verlag

Wilder Hindukusch, Eiselin, Orell Füssli-Verlag, Zürich

Seite 308: Kabul, Alt und Neu begegnen sich in der Hauptstadt des Landes.

Ergänzung zur Karte Afghanistan (Seite 306, 307)

Afghanistan (vergl. Bundesrepublik)

Größe 650 000 qkm (248 000 qkm)

Einwohner 13 Millionen, in manchen Veröffentlichungen 10 bis 14 Mill. (53 Mill.)
d. h. 20 pro qkm (210 pro qkm)

Das Land ist aufgeteilt in 15 Provinzen, an deren Verwaltungsspitze ein Gouverneur, genannt Hakim-i-Ala steht.

Die Provinzen (und deren Hauptstädte) sind:

KABUL (Landeshauptstadt Kabul)

PARWAN (Charikar)

NENGARHAR (Jalalabad)

BADAKSCHAN (Faizabad)

KATAGHAN (Baglan)

MASAR-I-SCHARIF

SCHIBARGHAN

MAIMANA

GHOR (Taiwana)

HERAT

FARAH und CHAKHANSUR (Farah)

GIRISCHK

KANDAHAR

GHAZNI

PAKTIA (Gardez)

Die Provinzen unterteilen sich je nach Größe in mehrere Distrikte, die von einem Alakador verwaltet werden. Ihm unterstehen die Bürgermeister — genannt Malik — der einzelnen Gemeinden. Die Gemeinden können Städte und Dörfer, aber auch Talgemeinschaften sein.

Die Hauptanbauggebiete liegen in den Flußtäälern, z. T. werden diese künstlich bewässert. Die wichtigsten:
im Norden: Kundus mit dem Nebenfluß Kokscha; im Osten: Kabulfluß mit seinen Nebenflüssen Panschir und Kunar; im Süden: Hil-mend mit Arghandab (Kandahar) und im Westen: Hari-Rud (Herat).

Als Hauptentwicklungsaufgabe des Landes zur Sicherung der Ernährung und zur Hebung des Lebensstandards muß die Erschließung der landwirtschaftlich nutzbaren Bereiche angesehen werden. Es wurde bereits begonnen mit dem Aufstauen der Flüsse und der Anlage künstlicher Bewässerung, doch vieles ist hier noch zu tun notwendig.

Kundfahrten und Expeditionen im zentralen und östlichen Hindukusch

Eine Abgrenzung der Gebirgskette in westlichen, zentralen und östlichen Hindukusch kann man von verschiedenen Gesichtspunkten aus vornehmen. Im allgemeinen bedient man sich hierzu markanter Täler und Gebirgseinschnitte. So ergibt sich, wie dies auch meines Wissens D. Hasse vorgeschlagen hat (Österreichische Alpenzeitung Mai/Juni 1965), als Grenze zwischen dem westlichen und dem zentralen Hindukusch der Kabul- und Panschir-Fluß bis zum Anjuman-Paß und zwischen dem zentralen (Z) und östlichen (Ö) Hindukusch das Kunar-Tal mit einer Verbindung über den Dorah-Paß zum Sanglitsch-Tal; die östliche und nördliche Begrenzung des östlichen Hindukusch bilden vor allem das Indus-Tal und die Quellflüsse des Oxus.

Der westliche Hindukusch liegt im Bereich dichter Besiedlung und alten Kulturgebietes. Es läßt sich für diesen Teil kaum noch eine genaue Aufzeichnung der erstiegenen meist 5000 m nicht erreichenden Berge und von Erkundungen der einzelnen Gruppen ermöglichen. Es bleibt so Aufgabe, für den zentralen und östlichen Hindukusch eine Liste der Unternehmungen und ihrer Erfolge in diesem Gebiet aufzuzeichnen. Mit der Chronik der beiden letztgenannten Gebiete haben sich vornehmlich Dr. Ad. Diemberger, Salzburg, Prof. Dr. Dyhrenfurth, Schweiz, und Dr. Chwascinski, Polen, beschäftigt. Insbesondere Herrn Dr. Diemberger bin ich für wertvolle Notizen, Skizzen sowie Daten zu meiner Aufstellung zu großem Dank verpflichtet. Er war mir auch vor der Kundfahrt 1964 mit manchen wertvollen Hinweisen dienlich.

Die höchste Erhebung des Hindukusch, der Tirich-Mir, ist auch als der zuerst bestiegene Berg mit 7750 m Höhe in dieser Aufstellung zu nennen. Er wurde nach einem ersten Versuch im Jahre 1935 und einer Erkundung 1949 von einer norwegischen Expedition unter Leitung von Prof. Arne Naess im Jahre 1950 bezwungen. Eine stürmische Erschließungsarbeit indessen begann im Jahre 1959.

Die rastlose Tätigkeit kleinerer Einzelexpeditionen und Kundfahrten, an denen neben deutschen Bergsteigern vor allem Österreicher, Polen, Japaner, Engländer, Amerikaner und Schweizer beteiligt waren, ließ nur wenige kleine, weiße Flecken auf der Karte des Hindukusch übrig. Auch diese dürften wohl bald verschwinden, nachdem kartographisch in den vergangenen Jahren einiges getan worden ist (Luftaufnahmen der Russen und Amerikaner im Rahmen der Tätigkeit der UNO).

Zum besseren Verständnis mögen die beigegeführten Karten das Textliche ergänzen.

Anmerkungen zu Quellen

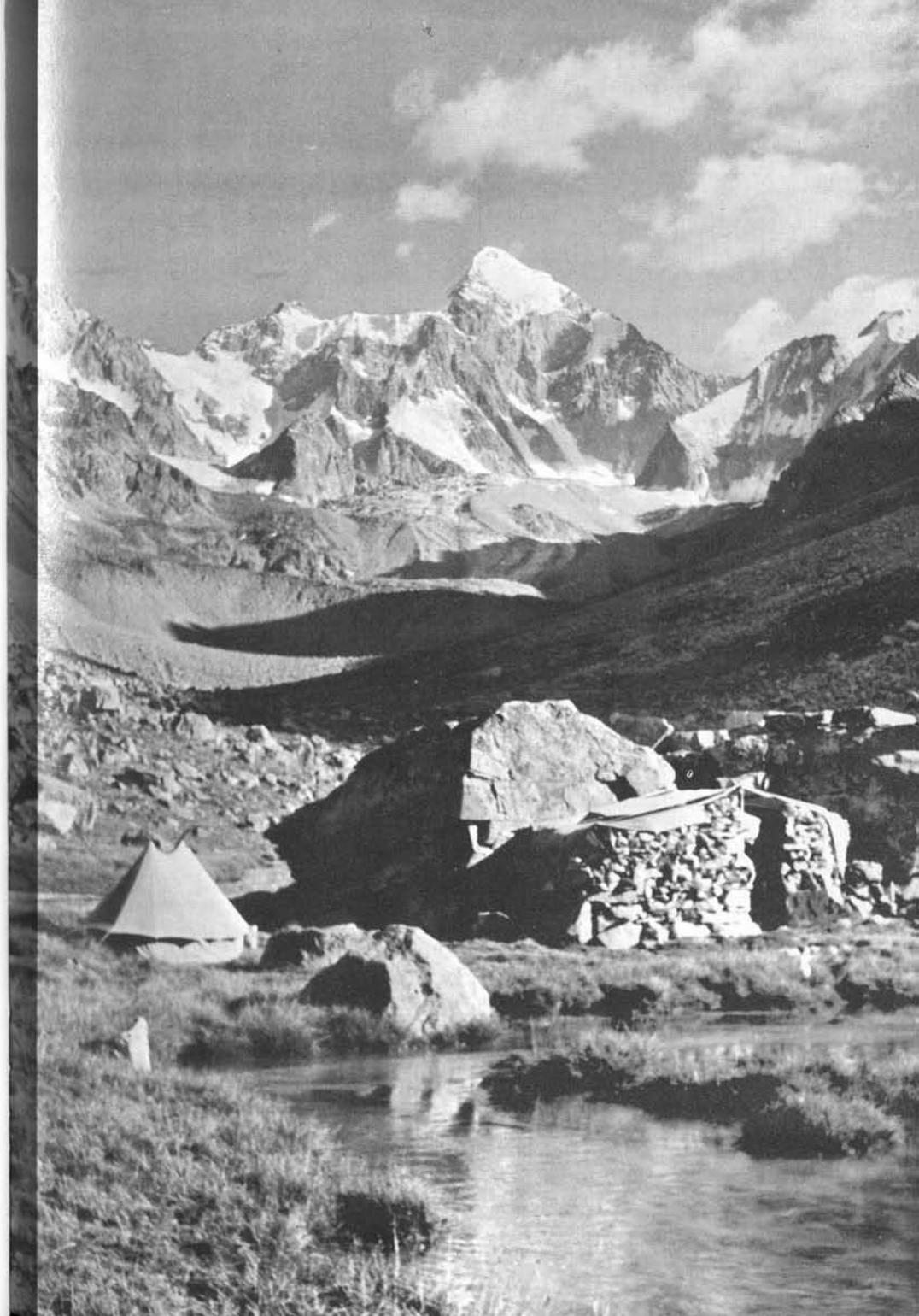
- (1) Dr. Adolf Diemberger hat verschiedene Veröffentlichungen über die Ersteigungen im zentralen und östlichen Hindukusch herausgegeben, insbesondere in „Österreichische Alpenzeitung“ (ÖAZ) Sept./Okt. 63, März/April 65; „Alpinismus“ 12/64; DAV-Jahrbuch 1965, sowie persönliche Expeditionsliste über neuere Kundfahrten.
- (2) Prof. Dyhrenfurth berichtet laufend in „Die Alpen“ verschiedene Jahrgänge

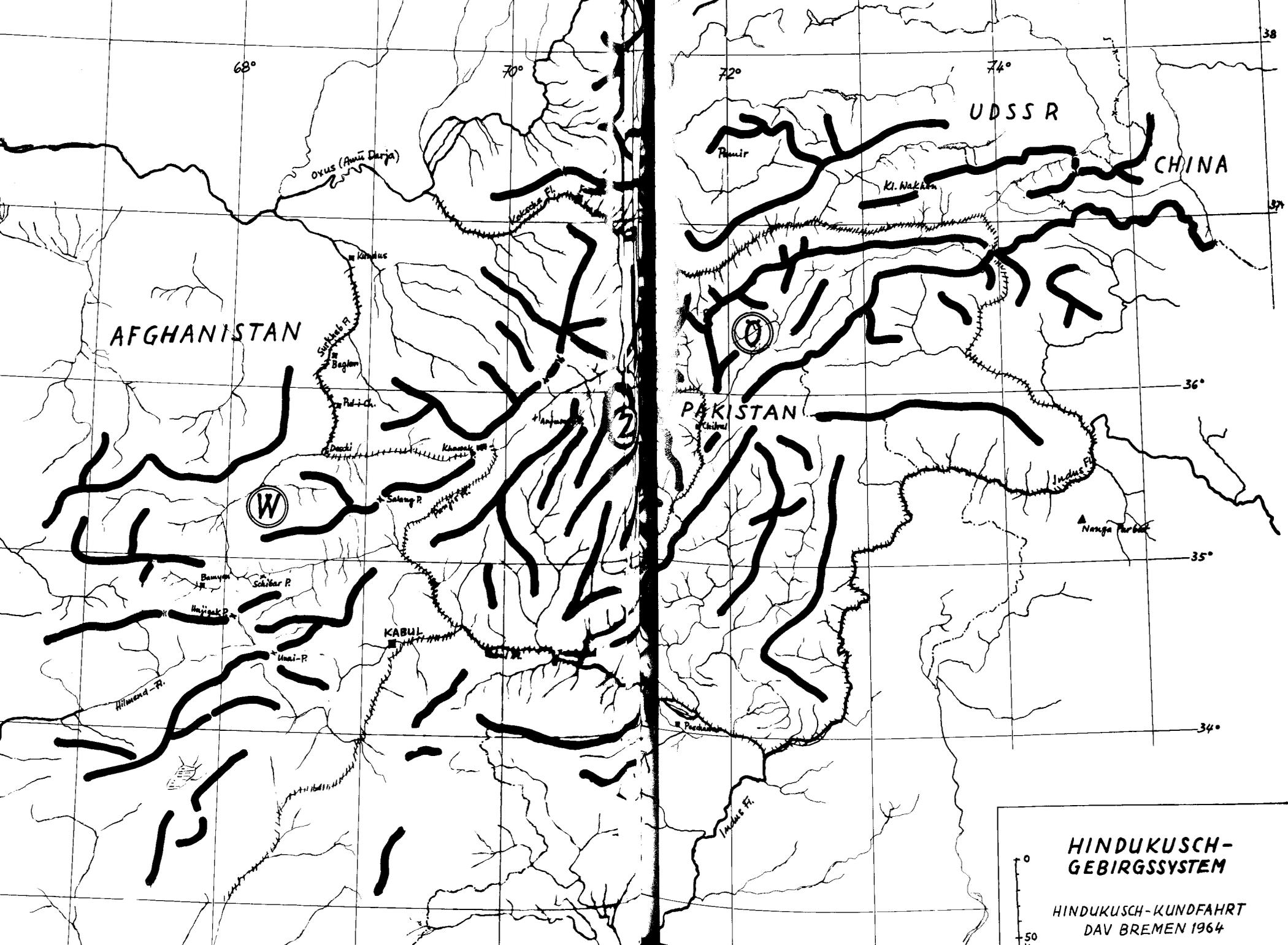
Weitere Quellen siehe Kundfahrtliste.

Zu den Skizzen Seiten 314-316 und 330: Die Karte Gesamthindukusch, sowie die Teilkarten Z und Ö haben als Grundlage die engl. Weltkarte (1:1 Million) sowie die Skizzen verschiedener Kundfahrtteilnehmer. Die Bearbeitung bereitete mancherlei Schwierigkeiten und das Ergebnis erhebt keinen Anspruch auf vollendete Exaktheit. Es sagt vielmehr, daß noch Lücken in den kartografischen Unterlagen vorhanden sind.

Koh-i-Chrebek

Der nördlichste 6tausender des Gebietes von Munjon wurde von der Bremer Hindukusch-Kundfahrt 1961 bestiegen. Eine Zweite Besteigung gelang der schottischen Hindukusch-Expedition 1965 (Z 65/4).





AFGHANISTAN

UDSSR

CHINA

PAKISTAN

KABUL

HINDUKUSCH-
GEBIRGSSYSTEM

HINDUKUSCH-KUNDFAHRT
DAV BREMEN 1964

68°

70°

72°

74°

38

37

36°

35°

34°

Oxus (Amu Darya)

Kandahar

Sukhad P.

Beglan

Pal-i-G.

Dezai

Sakang P.

Bamyan

Solitar P.

Harjank P.

Uzai-P.

Hilmand-P.

Peshawar

Ki. Nakhon

Nanga Parbat

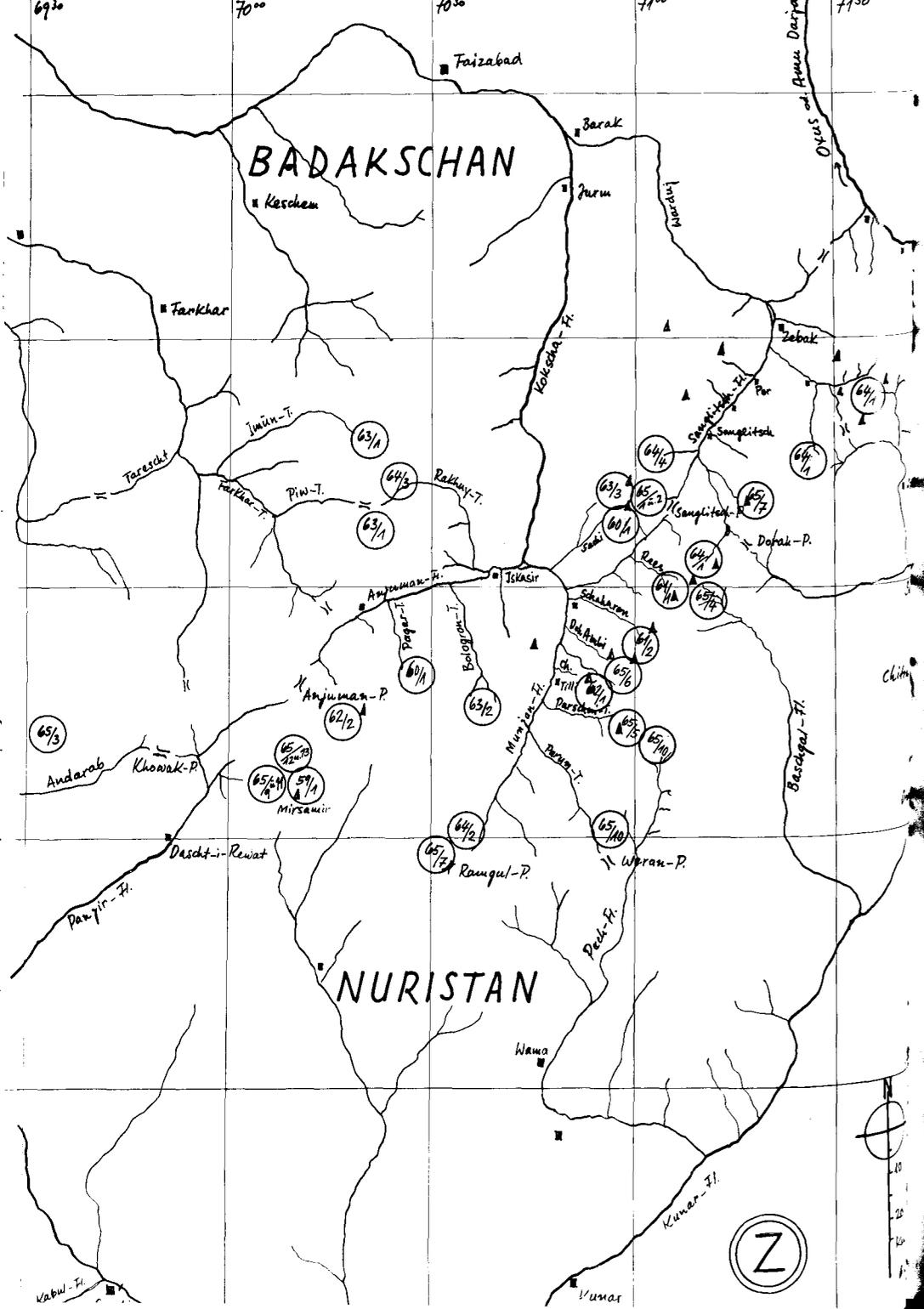
Peshawar

Jakul P.

W

O

2



Zu Karte S. 316:

Der zentrale Hindukusch ist sehr vielgestaltig. Auch eine Abgrenzung nach Osten zum hohen oder östlichen Hindukusch kann nur hypothetisch sein. Eine markante Trennungslinie zeichnet sich nicht ab. Soll man den Dorah-Paß, den Matsch-Paß oder einen Paß noch weiter im Osten als Nahtstelle nehmen? Die Trennung Zentral/Ost-hindukusch muß als willkürlich angesehen werden.

Kundfahrten zum zentralen Hindukusch

	Benennung(s. a. Karte)	Leiter und Teilnehmer	Arbeitsgebiet	Quellen und Bemerkungen
1959				
Z 59/1	Nürnberger Hindukusch-Kundfahrt 1959	H. Biller Frau B. Biller Th. Stöckinger H. Vogel	Anjuman-Paß Panschir-Tal Mir Samir (6059 m, jetzt: 5809 m)	Biller: „Steppe — Sonne — Eis“ in „Jugend am Berg“ 5. Jg., Heft 4, Dez. 59 ders.: DAV-Jb., Bd. 85, München 60 Dr. Ad. Diemberger: versch. Mitt. (im folgenden (1)) Prof. Dyhrenfurth: „Die Alpen“ versch. Mitt. (im folgenden (2))
1960				
Z 60/1	Berliner Hindukusch-Kundfahrt 1960	W. v. Hansemann D. Hasse S. Heine H. Winkler	Koh-i-Bandikor (6660 m, jetzt: 6843 m) und Pagar-Tal (mehrere 5-tausender)	D. Hasse: „Die Erde“ 1961 ders.: „Bergkamerad“ Heft 12/61 ders.: „Der Bergbote“ Mitt. DAV Berlin H. Winkler: DAV-Jb. 1961 v. Hansemann: Mitt. d. DAV 1/1961 (1; 2)
1961				
Z 61/1	Bremer Hindukusch-Kundfahrt 1961	J. Ruf Frau Dr. L. Huffmann Frau G. Heyser O. Laudi B. Lentge	Koh-i-Chrebek (6250 m, jetzt: 6290 m)	J. Ruf: „Tagebuch der Bremer Hindukusch-Kundfahrt 1961“ ders.: Mitt. d. DAV Bremen Okt./Dez. 61 ders.: „Die Alpen“ 3/62 (1; 2)
Z 61/2	Traunsteiner Hindukusch-Kundfahrt 1961	D. v. Dobeneck K. Brenner O. Huber F. Wagnerberger K. Winkler	Deh-Ambi u. Scharan-Tal Koh-i-Marchech (6060 m?) Shak-i-Kabud (6150 m?)	O. Huber: DAV-Jb. Bd. 87/62 ders.: „Traunsteiner Wochenblatt“ 4. 11. 61 (1; 2)
1962				
Z 62/1	Bamberger Hindukusch-Kundfahrt 1962	S. Ziegler Dr. R. Fürst K. Gross W. Patzelt O. Reus H. Vogel	Munjan-Tal Chawj-Tal Koh-i-Mondi (6234 m) Koh-i-Jumi (6020 m) Weran-Paß (4560 m)	Anmarsch über Panjir-, Anjuman-, Munjon-Tal Rückweg über Pech-Tal, Jalalabad W. Patzelt: „Bergkamerad“ Jg. 24/H 12/63 S. Ziegler: Expeditionsbericht (1; 2)
Z 62/2	Rosenheimer Hindukusch-Kundfahrt 1962	W. Kaesweber B. Sinnesbichler Frau A. Stadler	Kyrjagu-Tal Quellgebiet des Anjuman-Flusses 13 Gipfel zwischen 4000 und 5000 m	W. Kaesweber: „Bergkamerad“ Jg. 24, 11/63 (1; 2)

1963 Münchner Hindukusch-
Z 63/1 Kundfahrt 1963

Dr. A. v. Hillebrandt
Dr. E. Grötzbach
E. Rübél
R. Köfferleich
J. Edrich
H. Huber

Khwaja
Muhammad-Gruppe
Piw-Gruppe
Koh-e-Koran (5680 m)
Kola-e-München (5640 m)!
Kola-e-Piw (5680 m)
Koh-e-Tschaschmai-Schahan
(5660 m)
Koh-e-Gauting (5640 m)!
und andere
Imun-Gruppe
Akademiker-
Spitze (5550 m)!
und andere

Münchner Hindukusch-Kundfahrt
1963
Ges. Herst. Akad. Buchdruckerei Mü.
(1; 2)

Z 63/2 Stuttgarter Hindukusch-
Kundfahrt 1963

R. Reiser
W. Lutz
D. Grundig
A. Kehrle

Bologron-Tal
22 5tausender
Schache Stuttgart (5260 m)!
Kohe Safed (5760 m,
jetzt 6001 m)
Kolei Ssine Barfi (5700 m)
Kolei Freiberg (5660 m)!
Kolei Württemberg (5610 m)!
Kolei Divare Aaris (5590 m)
und andere

(1; 2)

Z 63/3 Garmisch-Partenkirchner
Hindukusch-Kundfahrt 1963

T. Trübswetter
Frau I. Trübswetter
V. Gazert
K. Holch
Ch. Speer

Koh-i-Bandakor-Massiv
Koh-e-Ka-Safed (5950 m,
jetzt: 6192 m)
Koh-e-Bandakor Südgipfel
Nordgipfel (6700 m)
Koh-e-Bandakor-Sachi
(6200 m; jetzt 6414 m)
u. a.

T. Trübswetter: „Jugend am Berg“
10. Jg. H 2, Juni 64
(1; 2)

1964 Bremer Hindukusch-
Z 64/1 Kundfahrt 1964

J. Ruf
H. Pfalzgraf
H. Steiner
V. Steiner
P. Winter

Sanglisch-Tal
Rosdara-Tal
Koh-i-Wareng
(5000 m)
Koh-i-Moratbek (5090 m)
Koh-i-Tschort-
schak (5020 m)
Koh-i-Mondal (5100 m)
Degoll-Tal
Koh-i-Matsch (4880 m)

J. Ruf: Mitt. d. DAV Bremen
(1; 2)
P. Winter: Mitteilungen
d. DAV Hannover

Z 64/2 Kempten-Münchner
Hindukusch-Kundfahrt 1964

B. Diepolder
R. Neuger
R. Stängl
H. P. Weinzierl

Oberes Munjan-
Tal
Koh-i-Munjan
(5150 m)
und andere
5tausender

R. Neuger: Kundfahrtsbericht
„Bergkamerad“ 25. Jg. S. 540
DAV-Mitteilungen 3/65
(1; 2)

Z 64/3 Münchner Hindukusch-
Kundfahrt 1964

E. Haase
W. Haase
E. Rinkl †
W. Straaß †

Khwaja-
Muhammad-Kette
Piw-Paß
Rakhuy-Tal
ca. 17 Gipfel

ohne Dolmetscher!
2 Teilnehmer werden von Trägern
ermordet
„Bunte Illustrierte“ v. 14. 7. 65
DAV-Mitt. 3/65, 16. Jg.
(1; 2)

Z 64/4 Japanische Hindukusch-
Expedition 1964
Mountaineering u. medical
Investigatiin 2nd. Group
Nagoya University
Scientific Mission to
Afghanistan

Prof. Madsui
S. Isomura
M. Shimizu
K. Katita
T. Asano

Jurm-Tal
west. Sanglitsch-Tal
Koh-i-Bandakor
Nordseite

Treffen in Zebak
(s. Tagebuch)

1965

Z 65/1 Eisenerzer Hindukusch-
Fahrt 1965

J. Seitner
A. Huber
H. Loder
H. Wöger

Koh-i-Bandakor-Gebiet
Koh-i-Bandakor-
Uris (6110 m)
Koh-i-Bandakor-
Tawika (6271 m)
Koh-i-Bandakor-
Hauptgipfel
3. Besteigung (6843 m)

(1) Expeditionsliste 1965

Z 65/2 Spediziona Torinese
„Afghan 65“

R. Varvelli
A. Mellano
R. Perego
P. F. Giraudi

Koh-i-Bandakor-Gebiet
Bandakor-Nordflanke
Koh-i-Bandakor-Hauptgipfel
4. Besteigung
Koh-e-Ka-Safed (6192 m)
2. Besteigung

(1) Expeditionsliste 1965

Z 65/3	Wissenschaftliche Kundfahrt Universität München	Dr. Grötzbach	Khwaja Muhamad — Südteil 2 4tausender u. a. (4425 m u. 4700 m) im Gebiet des Salang-Passes	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/4	Shottisch Hindu Kush Expeditions 1965	W. Frazer G. Johnstone Ph. Tranter J. Wedderburn	Bashgal-Tal östl. des Koh-i- Chrebek Koh-i-Chrebek 2. u. 3. Bestei- gung (6290 m) Sheasgaich (6130 m) Point Five Conival Fuar Tholl North Peak of Koh-i-Marchech- Moruisg Askival	General-Report by the members of the Expeditions (Edinburgh) (1) Expeditionsliste 1965
Z 65/5	Hindukusch Kundfahrt der deutschen Naturfreunde 1965	M. Keierleber K. Gross K. Hiller G. Holch H. Frey H. Gall	Parshui-Tal Koh-i-Tundi- Shagai Shah (6121 m) Koh-i-Parshui (6010 m) und weitere Besteigungen	K. Gross: „Zeitschrift der deutschen Naturfreunde“ H. 5 und 6/65, H 1/66 (1) Expeditionsliste 1965
Z 65/6	Japanische Hindukusch- Expeditions 1965 (Ohita University Hindukush-Expedition 1965)	Makoto Yano M. Nishi H. Umeki K. Mineno H. Kato Y. Eto	Koh-i-Mondi (6234 m) Koh-i-Jumi (ca. 6000 m)	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/7	Kabul-Hindukusch- Expeditions 1965	H. Dauer D. Fischer A. Geis	Ramgul-Paß-Gebiet mehrere 5tausender und nördlich des Dorah-Passes (Tschapdarrah-Tal)	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/8	Northern Afghanistan Expedition 1965	Alastair Allan B. Serff Ch. George J. Murray H. Mellor J. Wilson †	Koh-i-Bandakor- Gebiet u. oberes Munjon-Tal Koh-i-Wighe (5900 m) und weitere 5tausender	(1) Expeditionsliste 1965 John Wilson verunglückte in Gletscherspalte

Z 65/9	Hindukusch-Expedition der University of Newcastle on Tyne	Dr. A. James und Begleiter	Mir-Samir-Gebiet	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/10	Hindukusch-Expedition des California Sierra Club (Los Angeles)	G. M. Stephenson G. G. Barnes D. Burge C. Burge J. Holloway L. Kolbig J. Nevius J. Nichols R. Rasmussen G. Sardina E. Schumacher J. Thorton	Pech-Tal (Parun-Tal) nördl. Weran-Paß u. dem Arbeits- gebiet von Z 65/5 7 Gipfel über 5000 m	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/11	Rosenheimer Hindukusch- Kundfahrt 1965	Roderich Ther und Begleiter	Mir-Samir	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/12	Tohoku-Gakuin-University	Y. Yomota K. Matsukura	Mir-Samir-Gebiet	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/13	Hitotsubashi-University Hindukusch-Expedition 1965	Jiro Amori H. Maruko Y. Sato	Mir-Samir-Gebiet	(1) Expeditionsliste 1965
Z 65/14	Hindukusch-Expedition von Bergsteigern aus USA	R. Hartshorne B. Jahn St. Jervis S. Merrihue M. Worties Frau R. Worties	Koh-e-Ka-Safed (6192 m) 4. Besteigung	(1) Expeditionsliste 1965

Ergebnis der Bremer Hindukusch-Kundfahrt 1964 (Z64/1)

Berge im Rosdara-Tal (Rechts-Tal) s. Karte S. 153

Bezeichnung	Benennung der bestiegenen Bergspitzen	Höhen in m		Datum der Ersteigung	Teilnehmer
		v. d. Kdf. gemessen	lt. Advance Copy ca.		
R 1	Koh-i-Dorah	4820	4927	29. 7. 64	Heinrich Pfalzgraf Veit Steiner Hermann Steiner Abdul Wohed Stankisei
R 2	—	4940	4700	11. 8. 64	Peter Winter
R 3	unbestiegen				
R 4	Koh-i-Wareng („Himmelsleiter“)	5000	5150	5. 8. 64	Hermann Steiner Josef Ruf
R 5	—	5050	5193	5. 8. 64	Heinrich Pfalzgraf Peter Winter
R 6	—	4920	5000	3. 8. 64	Heinrich Pfalzgraf Veit Steiner
R 7	Koh-i-Moratbek	5090	5180	12. 8. 64	Heinrich Pfalzgraf Josef Ruf
R 8	Koh-i-Tschorschak	5020	5150	11. 8. 64	Hermann Steiner Veit Steiner
R 9	Koh-i-Mondal („Matterhorn“)	5100	5315	8. 8. 64 9. 8. 64	Veit Steiner Hermann Steiner Peter Winter Josef Ruf (2. Begehung)
R 10	„Finger“ (Vorgipfel von R 9)	4860	5050	6. 8. 64	Heinrich Pfalzgraf Veit Steiner Peter Winter
R 11	Hochspitz	5300	5470	9. 8. 64	Veit Steiner Hermann Steiner
R 12	—	5120	5380	13. 8. 64	Hermann Steiner Peter Winter
R 13	—	5030	5200	3. 8. 64	Peter Winter
R 14	Koh-i-Dosachdarah	4950	5100	1. 8. 64	Abdul Wohed Stankisei Heinrich Pfalzgraf Veit Steiner Josef Ruf

Berge im Degoll-Tal (Blumen-Tal) s. auch Karte S. 200

Bezeichnung	Benennung der bestiegenen Bergspitzen	Höhen in m		Datum der Ersteigung	Teilnehmer
		v. d. Kdf. gemessen	lt. Advance Copy ca.		
D 1	Schneegipfel	5150	5400	20. 8. 64	Veit Steiner Hermann Steiner
D 2	Eisbug	5300	5500	22. 8. 64	Veit Steiner Hermann Steiner
D 3	Koh-i-Matsch („Matsch-Horn“)	4880	5000	21. 8. 64	Abdul Wohed Stankisei Peter Winter Josef Ruf
D 4	Vorgipfel des Koh-i-Agram	4890	4900	25. 8. 64	Heinrich Pfalzgraf Josef Ruf

Kundfahrten zum östlichen Hindukusch

1935

- | | | | | |
|--------|--|--|--|--|
| Ö 35/1 | Deutsche Hindukusch-Expedition | Dr. A. Scheibe
Dr. Herrlich
Dr. Roemer
Dr. v. Rosenstiel
Dr. Kersten
Dr. Lentz | Tirich-Mir | Erster Versuch der Ersteigung des Tirich-Mir
A. Scheibe: „Deutsche im Hindukusch 1935“ |
| 1949 | | | | |
| Ö 49/1 | Norwegische Hindukusch-Expedition 65 | Prof. Arne Naess | Tirich-Mir | Erkundung der Ersteigungsmöglichkeiten
versch. Quellen |
| 1950 | | | | |
| Ö 50/1 | Norwegische Hindukusch-Expedition | Prof. Arne Naess
Kvern Berg
H. Berg
TH. Streather
u. a. | 1. Ersteigung des Tirich-Mir
(7750 m) | u. a. Alpine Journal 1961
by B. Chwascinski |
| 1955 | | | | |
| Ö 55/1 | Princeton Mountaineering Club | I. E. Murphy
Th. A. Mutch | Istor-o-Nal
(24.271 ft.
7389 m) | B. Chawscinski: „Taternik 38“
Murphy: Himalajan Journal
Vol. XIX 55/56
(1) |
| 1958 | | | | |
| Ö 58/1 | Oxford-Chitral Expedition | E. W. Norrish
P. S. Nelson
F. S. Plumpton
u. a. | Rosh-Tal
(Saraghrar-Peak) | (1) |
| 1959 | | | | |
| Ö 59/1 | Italienische Hindukusch-Expedition | Fosco Maraini
P. Consiglo
F. Alletto
G. Castelli
B. Pinelli
u. a. | Saraghrar-Gipfel
(7349 m) | F. Maraini: „Alpine Journal 60/2“
ders.: Himalajan Journal
Vol. XVII 52
(1; 2)
Buch: „Parapamiso“ |
| 1960 | | | | |
| Ö 60/1 | 1. Polnische Hindukusch-Expedition | B. Chwascinski
K. Berbeka
St. Biel
J. Krajski
K. Kulinski
J. Mostowski
Z. Rubinowski
St. Zierhoffer
u. a. | Noshaq (7492 m)
2. Begehung
Asp-e-Safed
(6449 m)
Rasch-e-Daros
(5684 m)
Khorpusht-e-Yakhi (5697 m) | B. Chwascinski: „Polnische Expedition zum Hindukusch“
Alpine Journal 61/2
ders.: Taternik 38
(1; 2) |
| 1960 | | | | |
| Ö 60/2 | Japanische Hindukusch-Expedition des Akademischen Alpenclubs Kyoto | Yajiri Sakato
Goro Iwatsubo
Toshiaki Sakai
u. a. | Noshaq (7492 m)
1. Begehung | (1; 2)
Alpine Journal Nr. 303/Nov. 61
Himalajan Journal XXII
weiter existiert ein Bildband in japanischer Sprache |

1962 Ö 62/1	1. Österreichische Hindukusch-Expedition	S. Kutschera H. Haslwanger R. Senarchens De Grancy H. Fischer	Gebiet des Kishmi-Khan	(1; 2)
Ö 62/2	2. Polnische Hindukusch- Expedition „Gruppe Posen“	St. Zierhoffer H. Dembinski J. Dobrogowski A. Gasiorowski J. Mitkiewicz R. W. Schramm J. Stryczinski M. Ginat B. Langevin F. Moreau	Mandarar-Tal Shachaur-Tal Koh-i-Nadir-Shah (7125 m) Koh-i-Mandarar (6631 m)	B. Chwascinski: Taternik 38 (1; 2)
Ö 62/3	„Gruppe Krakau“	St. Biel M. Bala M. Baranowski H. Cioncka K. Jakubowski R. Lazarski J. Krajski W. Olech A. Pachalski	Amu Darya (Ab-i-Panja) Tal von Shachaur Urgend-i-Bala-Tal Koh-i-Tez (7115 m) (Steiler Gipfel)	
Ö 62/4 1963	Tirich-Mir-Alleingang	Fritz Stammberger, München	Versuch Ostgipfel des Tirich-Mir bis ca. 7000 m	Fr. Stammberger: „Alleingang zum Tirich-Mir“ „Bergkamerad“ 24. Jg. 16/63 (1; 2)
Ö 63/1	Hindukusch-Kundfahrt der HG Salzburg	M. Schmuck M. Gmachel W. Frisch	Koh-i-Shog- hordok (6855 m) Koh-i-Shayoz (6290 m)	(1; 2) weiter: „Bergkamerad“ 6. 11. 63
Ö 63/2	3. Polnische Hindukusch- Expedition	A. Wilczkowski T. Bartczak T. Gozdecki M. Grochowski M. Gryczinski B. Mac J. Michalski A. Miller A. Tokarski J. Warteresiewicz	Kishmi-Khan Auar (6550 m) Langusta-e-Barf M 2	(1; 2) weiter: Bericht Wilczkowski
Ö 63/3	1. Schweizerische Hindukusch-Expedition	M. Eiselin S. Burkhardt H. Ryf A. Strickler V. Wyss	Urgend-i-Bala Urgend-i-Panjan Urgend (7038 m) Koh-i-Urup (5650 m) Shah (6550 m)	M. Eiselin: „Wilder Hindukusch“ Zürich: Orell Füssli 1964 (1; 2) weiter: „Neue Züricher Zeitung“

- Ö 63/4 Italienische Expedition
„Oxus 1963“
Sektion Rom CAI
- Prof. C. A. Pinelli**
G. C. Castelli
G. C. Biasin
F. Chierigo
P. Guj
G. Cosulich
u. a.
- Ishmara-Tal
Tal von Khandut
Baba Tangi
(6513 m)
- (1; 2)
- 1963
- Ö 63/5 Steirische Hindukusch-
Kundfahrt
- Dr. G. Gruber**
R. Pischinger
N. Zernig
S. Weber
M. Schober
- Noshaq-
Überschreitung
West-Ostgipfel
- (1; 2)
weiter: „Bergkamerad“ Heft 3
Bergsteiger“ 1964
ÖAZ 1331 und 1334
gemeinsam Ö 63/5 und Ö 63/6
- Ö 63/6 Oberösterreichische
Hindukusch-Kundfahrt
- H. Pilz**
S. Jungmaier
M. Hofpointer
G. Werner
- Noshag-Überschreitung
Khorpusht-e-
Yakhi (5697 m)
Gunbaz-c-Safed (6800 m)
- (1; 2)
weiter: „Bergkamerad“ Heft 3
„Bergsteiger“ 1964
ÖAZ 1331 und 1334
- Ö 63/7 Österreichische Hindukusch-
Expedition der Montanischen
Hochschule Leoben
- S. Kutschera**
R. Weiss
A. Maier
W. Pongratz
- Kishmi-Khan (7200 m)
Kalat (5600 m)
Koh-i-Warg (6500 m)
Koh-i-Spurditsch (6300 m)
- (1; 2)
weiter: ÖAZ 1331 und 1334
- 1964
- Ö 64/1 Deutsche Wakhan-
Expedition 1964
- D. v. Dobeneck**
K. Brenner
O. Huber
K. Kirch
P. Mirwald
H. Römer
Dr. K. Winkler
- Langar-Tal
Koh-i-Langar
(7061 m)
u. a.
Koh-i-Bay Qara
(5420 m)
im östl. Wakhan
- D. v. Dobeneck: „Deutsche Wakhan-
Expedition 1964“
DAV-Mitteilungen 3/65
1; 2)
weiter: Alpinismus 7/64, 11/64
- Ö 64/2 Steirische Hindukusch-
Kundfahrt
- Dr. G. Gruber**
Frau H. Gruber
R. Göschel
H. Schindlbacher
Dr. R. Pischinger
- Atrak-Tal
Shachaur (7116 m)
Udren-Zom (7131 m)
Koh-i-Nadir Shah
(7125 m)
- (1; 2)
weiter: „Die Alpen“ 64
- Ö 64/3 Norwegische Chitral-
Tirich-Mir-Expedition
- Prof. A. Naess**
Dr. K. Friis-
Baastad (Arzt)
R. Hoibakk
A. Opdal
P. Vigerust
- Barum-Gletscher
Tirich-Mir-Ost-
gipfel (7692 m)
- (1; 2)
weiter: „Alpinismus“ 5/64, 10/64
- Ö 64/4 Cambridge-Chitral-
Expedition 1964
- M. W. H. Day**
und Begleiter
- Siri Dara-Gruppe (Swat)
östl. Mankial
mehrere 5tausend.
und Mankial (Drittbest.)
- (1; 2)

Ö 64/5	Italienische Hindukusch-Expedition S.U.C.A.I. Roma	Prof. Dr. C. A. Pinelli und Begleiter	mehrere 5tausend. im Swat-Kohistan	(1; 2)
1965				
Ö 65/1	Deutsche Chitral-Expedition 1965	St. Rausch Fr. Grundner W. Haase E. Näf	Swat-Kohistan Falak Sar (5918 m) 2. Besteigung zwei 5tausender beim Mankial	(1) Expeditionsliste 1965
Ö 65/2	Münchener Hindukusch-Kundfahrt	H. Schürer R. Berger A. Koch E. Lainer	Gordoghan-Gletscher-Gebiet Buni II (6120 m) Gordoghan-Zom (6210 m)	(1) Expeditionsliste 1965
Ö 65/3	Steirische Hindukusch-Kundfahrt der ÖAV Sektion Graz	G. Gruber Frau H. Gruber Dr. H. Gamerith Frau G. Gamerith H. Schell Dr. N. Zernig	Khoraborth-Gletscher-Gebiet Buni-Zom-N.-Gipfel (6338 m) und weitere 5tausender	(1) Expeditionsliste 1965
Ö 65/4	Hindukusch-Bergfahrt der HG Salzburg	M. Schmuck Chr. Schmuck H. Egger	Noshaq-Gruppe Udren-Zom (7220 m) und weitere 6tausender	(1) Expeditionsliste 1965
Ö 65/5	Meraner Hindukusch-Expedition	Dir. Drescher U. Kössler H. Larcher	Darban-Gletscher-Gebiet Udren-Zom (7220 m) und weitere 6tausender	(1) Expeditionsliste 1965 65/4 und 65/5 arbeiten zusammen
Ö 65/6	Österreichische Hindukusch-Kundfahrt	K. Diemberger Frau Dr. A. Diemberger H. Handler F. Lindner	Tirich-Gletscher-Gebiet Ghub-Lasht-Zom (6665 m) Chub-Lasht-Zom-Ostgipfel (6611 m) Tirich-Nord (7056 m) ein weiterer 6tausender	(1) Expeditionsliste 1965
Ö 65/7	Hindukusch-Expedition „Citta di Teramo“	Prof. Dr. C. Pinelli E. Camilleri F. Cravino P. Guj M. Lopriore M. Mancini B. Marsili L. Muzii	Hindu-Raj Picco Citta die Teramo (6050 m) Wasam Zom (6150 m)	(1) Expeditionsliste 1965

Ö 65/8 Tschechoslowakische
Hindukusch-Expedition 1965

VI. Sedivy
R. Antonicek
J. Cervinka
M. Daniel
I. Gälfy
V. Henkel
M. Jaskovsky
R. Kuchar
M. Matras
J. Psotka
B. Roger
I. Urbanovic
J. Wolf
Ekram
Sarvar
afgh. Begleiter

Ishmara-Tal
versch. Gipfel
über 6000 m
u. a.
Kuh-e-Hevad
(6849 m)

(1) Expeditionsliste 1965

Ein ausführlicher Bildband gibt
Auskunft über das Expeditions-
gebiet

Als Dolmetscher mit deutschen Bergsteigern unterwegs.

Bereits im Jahre 1963 hatte ich Gelegenheit, mit einer Gruppe deutscher Bergsteiger aus Garmisch in den Hindukusch zu fahren. Damals lernte ich Frau Trübswetter und die Herren Trübswetter, Speer, Hoch und Dr. Gazert kennen und war über zwei Monate lang mit ihnen unterwegs.

An einem Sonntag früh um 5.20 Uhr fuhren wir von Kabul aus mit einem doppelsitzigen Tankwagen, der Benzin vom Schirchanhafen abholen sollte, über Charikar und den Schibar-Paß ins Tal des Bamyán-Flusses. Eigentlich wollte uns der Fahrer direkt nach Kundus bringen.

Unterwegs konnten wir ihn aber dazu überreden, für ein Aufgeld einen Umweg nach Bamyán zu machen. So lernte ich zum ersten Male diese Kulturstätte kennen. Wir trafen im Bamyán-Hotel bereits um 17 Uhr ein.

Der Fahrer des Lastwagens blieb im Wagen, während wir der antiken Stadt Ghol-Ghola einen Besuch abstatteten. Die Nacht verbrachten wir im Freien neben dem Bamyán-Hotel.

Nach dem Frühstück besichtigten wir die Klosteranlage mit dem großen und dem kleinen Buddha. Ich sah zum ersten Male eine solche gewaltige Anlage, die ohne besondere Werkzeuge von Menschenhand geschaffen wurde; ich war tief beeindruckt vom Werk und Wirken unserer afghanischen Vorfahren.

Nach einem kurzen Aufenthalt in einer Tschaichana verließen wir das Bamyán-Tal.

In Daraie Schikari, der Schlucht mit den über die Straße hängenden Steinen, machten wir wieder in einer Tschaikana Mittagsrast mit Reisfleisch und Kartoffeln und natürlich dem obligatorischen Tee zum Abschluß.

Um 19 Uhr trafen wir in Doschi ein, wo wieder eine Pause fällig war. Die Fahrt auf dem wenig gefederten, leeren Wagen war sehr unangenehm, und wir waren deshalb für jede längere Pause, die der Wagen einlegte, dankbar. Doch nach der Teepause raste der Fahrer wieder los nach Pal-ichumri. In der Nähe der Zuckerfabrik nahmen wir das Abendessen ein. Nach Mitternacht erreichten wir das Gebiet von Kundus.

Sechs Kilometer vor diesem Ort fiel das Scheinwerferlicht aus, so daß der Fahrer nicht weiterfahren konnte. Wir suchten eine Stelle zum Übernachten. Bei Beginn des neuen Tages sollte die Reise dann weitergehen, so daß wir wenig zum Schlafen kamen.

Bereits um 7 Uhr in der Frühe verhandelten wir in Kundus mit Busbesitzern wegen der Weiterfahrt zum Djurm Koktscha-Tal. Schließlich wollte einer uns mit unserem vielen Gepäck in seinem alten Fahrzeug über Faisabad zum Djurm im Koktscha-Tal bringen. Wir verabschiedeten uns von unserem Tankwagenfahrer, der von hier aus nach dem Schirchanhafen fuhr und vertrauten uns dem Omnibus an.

Dieser brachte uns erst nach Khanabad, wo wir in den Bazaren über 100 kg Reis einkauften. Reis war hier günstig zu kaufen, weil er in dieser Gegend angebaut wird. Er gedeiht hier so gut, daß auch Kabul z. T. von hier aus mit Reis versorgt wird.

In Talokhan hatten wir einen unvorhergesehenen Aufenthalt. Beim Mittagessen erschien überraschend ein Polizeibeamter und wollte unsere Pässe sehen. Um die Reifen zu schonen bat unser Fahrer während der heißen Mittagsstunden nicht fahren zu müssen und so legten wir eine längere Pause ein. Dafür wollte der Fahrer in der Nacht fahren, doch daran waren wir nicht sehr interessiert, hatten wir doch den Schlaf dringend nötig und außerdem wollten wir etwas von der Landschaft sehen. Am Abend waren wir jedoch weitab vom nächsten größeren Dorf und konnten erst in Atemdjlaw übernachten. Am anderen Morgen waren wir kaum 30 km gefahren, als die erste Reifenpanne passierte. Da wir den Weg versperrten mußte der nächste Lastwagen halten und der Fahrer half, so daß der Reifenwechsel schnell erledigt werden konnte. Dieser Teil des Weges hatte es in sich. Die Straße erschien uns gefährlich, so daß wir aussteigen wollten um zu Fuß zu gehen. Bereits nach 10 Minuten ergab sich die zweite Reifenpanne. Meine deutschen Reisegefährten benutzten den Aufenthalt um sich im nahen Koktscha-Fluß abzukühlen. Sie schwammen durch den mächtigen Strom und suchten anschließend im Sand des Ufers nach Gold. Die Ausbeute war aber nicht nennenswert.

In Faisabad, der Hauptstadt von Badakschan, mußten wir erstmals den Gouverneur aufsuchen. Er lud uns ein seine Gäste zu sein. Es wurde zu spät um an diesem Tage noch weiterzufahren und wir durften im Hotel der Stadt kostenlos übernachten. In Faisabad ergänzten wir unsere Lebensmittelvorräte durch Ankauf von Zucker, Mehl und Öl.

Die Weiterfahrt über Barak nach Djurm führte über eine fragwürdige Brücke und wir waren froh als wir dieses Hindernis gut überstanden hatten. Doch schon meldete der Autobus neue Schwierigkeiten an: Auf einer Steilstrecke gab der Motor bedrohliche Ge-

räusche von sich und erreichte mit Mühe die Höhe. Unterwegs verpflegte uns die Bevölkerung freundlich an der Straße mit Aprikosen und Maulbeeren.

In Djurm wurden wir bereits von Hakim erwartet, der von seinem Chef in Faisabad angerufen worden war. Wir wurden mit einer reichhaltigen Mahlzeit empfangen. Es gab Hähnchen-Palau und Obst soviel wir wollten.

Zwei Nächte blieben wir in Djurm, wo wir mit Unterstützung des Regierungsvertreters den Weitermarsch ins Gebirge vorbereiteten. Hakim besorgte Pferde und schickte auch einen Polizisten mit uns, damit unser Programm möglichst reibungslos verlaufen sollte. Solch' ein Beschützer ist recht nützlich, da er die Eigenheiten der Bevölkerung kennt und auch das Land selbst. Hakim veranlaßte auch, daß uns unterwegs vom Malik des Ortes Hasrat-Said neue Pferde zur Verfügung gestellt wurden, mit welchen wir den gefährlichen Weg über die Höhen über dem Koktscha-Fluß bis Koran-Munjon bewältigen sollten. Unser Gepäck wurde hier umgeladen und aufgeteilt. Unser nächstes Ziel war das Draï-Sache-Tal, welches sich aufgabelt: entlang des linken Quellflusses Miom-Darrah-Tal genannt, und zur Rechten Sache Darrah.

Zuerst besuchten wir das Miom-Darrah-Tal, welches am weitesten in den Gebirgsstock hineinführt. Über einen großen Damm gelangt man an einen langen See, der keinen direkten Abfluß hat. Das Wasser versickert in der sandigen steinigen Mauer und tritt in Gestalt von mächtigen Quellen weit unterhalb wieder zutage. Entsprechend dem Zufluß vom Gebirge, der abends stärker ist als nachts und morgens, hebt und senkt sich der Spiegel des Sees, ein schönes Schauspiel der Natur. Am See vorbei führte uns der Weg zu den Lagern, die im Angesicht der schneebedeckten Fünf- und Sechstausender errichtet wurden. Etwa 20 Tage verbrachten wir hier in der großen Einsamkeit.

Die Bergsteiger zogen nun in drei verschiedenen Richtungen aus, die sich als Möglichkeiten im Norden des Tales ergaben. Sie erstiegen mehrere Berge im Bereich des höheren Koh-i-Bandakor zum ersten Male.

Später besuchten wir auch das westliche, d. h. rechte Seitental, welches den Anstieg zum Hauptberg ermöglicht. Bei großer Kälte wurde der Koh-i-Bandakor erstiegen. Dies war der zweite Sieg über den Gipfel; zum ersten Male wurde der 6700 m hohe Riese von Berliner Bergsteigern im Jahre 1960 bezwungen.

Durch die Verpflegung mit Frischfleisch blieben wir munter und bei Kräften. Ein Träger aus Koran war Jäger; er erlegte zwei Steinböcke für unsere Küche.

Der Rückweg führte wieder nach Koran, wo wir wiederum Gäste des Alakadors sein durften. Wir brauchten drei Tage um all' unsere Sachen zu ordnen, große Wäsche zu halten und uns selbst zu restaurieren.

Zurück nach Kabul ging es nicht auf direktem Wege, sondern wir machten einen recht interessanten Umweg über Munjon, den Ramghul-Paß nach Nuristan und von hier wieder zurück über den Arrah-Paß ins Panschir-Tal. Unterwegs trafen wir in Monjan den deutschen Sprachforscher Dr. Sunen. Drei Tage ließen wir uns von ihm über seine Erfahrungen berichten.

In Gulbahar trafen wir alle wieder zusammen. Von hier war es nicht mehr weit bis Kabul und wir schafften die Strecke ohne Schwierigkeiten mit einem gemieteten Bus.

Wenn man mich nun fragt, wie mir diese Reise — für mich die erste längere Abwesenheit von zu Hause — gefallen hat, so kann ich nicht nur von Freuden berichten. Schon in Bamyān hatte ich den Eindruck, daß ich meiner großen Aufgabe nicht gewachsen war. Zuviel Fremdes strömte auf mich ein. Die Verständigung in deutscher Sprache machte mir doch so viele Schwierigkeiten, daß ich meinte, diese nicht meistern zu können. Da ich aber doch den Auftrag als Dolmetscher einmal übernommen hatte, mochte ich nicht ohne weiteres aufgeben. Nach etwa zwei Wochen hatte ich aber das Größte überwunden. Obgleich die Fremdheit der Sprache weiterhin eine Anstrengung für mich bedeutete, so brachte die fortschreitende Gewöhnung mehr und mehr Erleichterung. Schließlich waren wir so vertraut miteinander geworden, daß mir beim Abschied die Tränen kamen: waren wir doch gute Freunde geworden, denn drei Monate lang hatten wir alles miteinander geteilt und alle Gefahren gemeinsam durchgestanden. Das schafft doch echtes Verständnis füreinander.

Im Jahre 1964 wurde ich über meine Lehrerin erneut aufgefordert, wieder eine deutsche Gruppe zu begleiten. Man stöberte mich in meinem Ferienort Logar, etwa 40 km von Kabul entfernt, auf. Ich ging erst einmal mit bis nach Kabul, um mir den Vorschlag zu überlegen und auch, um mir die Menschen, denen ich behilflich sein sollte, erst mal anzusehen. Es gab erst einige Mißverständnisse zu überwinden aber dann faßten wir Vertrauen zueinander. Schließlich fand mich der weiße Transporter, der mich in Logar abholte, und Heinrich erkannte mich trotz anderer Kleidung.

Mein Entschluß mitzukommen wurde erleichtert durch die Tatsache, daß die Bremer Kundfahrer mit eigenen Fahrzeugen ins Gebirge wollten und auch andere Gebiete aufsuchen wollten. Mit einem Tankwagen hätte ich keine Fahrt mehr mitgemacht. Das war zu beschwerlich gewesen.

Nach zehn Tagen waren wir fix und fertig und die Reise konnte losgehen. In den ersten Tagen machte mir die Umstellung der Ernährung Schwierigkeiten: Ich sollte Haferflocken essen, nach einem festen Plan aufstehen und mich auch sonst an die Eigenheiten der fünf Leute gewöhnen.

In besonderer Erinnerung habe ich das gute Essen behalten, welches uns der Leiter der Fahrt zubereitete, die Fische und den Hammelbraten. Auch auf dieser Fahrt war es für mich ein großes Erlebnis mir nicht bekannte Gebiete meiner Heimat zu sehen und zu erleben

Abdul Wohead Stankisei

Kleines afghanisches (persisches) Lexikon für Bergsteiger

(in deutscher Schreibweise)

1. Essen

am Spieß gebratenes Hammelfleisch	kabab	Tee	tschai
Wasser	ab	Teestube,	
Brot	nan	Gasthaus	tschaikhana
Zucker, Süßigkeiten	kand	Suppe	tschuba
Milch	schir	Reis	palau
Butter	maska	Eier	tuchum
Salz	namak	Mehl	ord
Pfeffer	martsch	Fett	roran
Apfel	sep	Käse	paner
Birne	nak	Fleisch	guscht
Aprikose	sardaln	Zucker	buro, schakar
Granatapfel	anar	Fisch	mahi

2. Personen, Berufe, Körperteile

Wasserträger	sakau	große Versammlung der Afghanen	loe jirga
Beamter	mamur sahib	Ohr	gosch
Herr	aga	Füße	pai
Meister (in der Anrede, wenn er etwas tun soll, z. B. chalipha frisor)		Magen	meida
Meister Friseur)	chalipha	Magenschmerzen	meida dard
Dame	chanum	Kopf	sar
(in der Anrede wie vor)		Kopfschmerzen	sar dard
Frau (bekannte Frau)	san	Hand	dast
Richter	qasi	Träger	borbadar
Religionslehrer	mullah	Soldat	askar

3. Kleidung, Haus, Haustiere, Fahrzeuge

Laden in der Bazarstraße	dukan	Tür	darwasa
Schleier (Frauenumhang)	tschadri	Fenster	kalkin
Sonnenschirm	tschatre	Haus mit 4 hohen Wänden und einer Tür	qala
Sandalen	tschapli	zweirädriger Wagen mit Pferd	gaddi
Schuhe	bot	zweirädriger Wagen (Autoreifen) zum Ziehen von Personen	karratsch
Stiefel zum Schnüren	mosa	Auto	motar
vierbeiniges Gestell zum Schlafen	tschapai	Lastwagen	lori
Filzmatte	qelim	Pferd	asp
Teppich	kalim	Esel	
Wasserpfeife	tschelam	Schaf	guspant
Tischgestell	sandali	Huhn	murgh
Hut, Pelzmütze	kula		
Eingang	darr		
Haus	khana		
großes, mit hohen Mauern umgebenes Haus oder Häusergruppe	serail		

4. Geographische Begriffe,

Natur, Farben

Quelle	teschma	Felsen	sangulach
Fluß	darriah	Sand	reg
Tal	darrah	Ufer	sahil
kleiner Fluß, Bach,		Kreuzung von Straßen	tacharahi
Wassergraben in		rechts	rost
den Ansiedlungen	tschui	links	tschaß, schap
Ort, Ansiedlung	karreja	schwarz	siah
Dorfmitte	mionedeh	rot	sureh
Blumen	göll	grün	sabs
Berg	kuh, koh	gelb	sard
Baum	daracht	blau	abi
Wüste	sahara oder dascht	weiß	safot
Straße	sarak	braun	naswari
Prachtstraße,		grau	raki
Geschäftsstraße	djadae	Paß	kotal
Weg	rah	Schnee	baff
Brücke	pul	Wind	bad
	(Pul-i-Khumri)	Regen	baran
Dorf	deh	Eis	jad
Sonne	aftab	Holz	schop
Mond	matab	Gebirge	Kuristan Koa
Stern	sdara	klein	chord
Stein	sang	groß	kalan
		See	hause

5. Zahlen, Uhrzeiten,

Tagesbegriffe

Mittagsschuß		fünfzig	pinjda
in Kabul	topi-tschast	sechzig	schast
Neujahrsfest	nan ros	siebzig	haftada
eins	jak	achtzig	haschtad
zwei	du	neunzig	nawad
drei	seh	hundert	sad
vier	tschar	zweihundert usw.	dusad
fünf	panjd	tausend	hasar
sechs	schasch	Morgen	sob
sieben	haft	Mittag	tschascht
acht	haschd	Abend	schom
neun	no	Nacht	schab
zehn	da	Uhr	saat
elf	jasda	wieviel Uhr ist es	saat tschan ast
zwölf	duosda	heute	imros
dreizehn	sehsda	morgen	porta
zwanzig	bist	gestern	diros
einundzwanzig	bistjak	malnehmen	dafa
dreißig	sih	+ (und)	jaman
vierzig	tschel	- (weniger)	manfe
		= (gleich)	masawi

6. Sonstiges, Redewendungen

so Gott es will	insch a allah	wohnen	griftan
Teufel	schaitan	ja	balle
Grab eines Heiligen		nein	ne
mit Fahnen	siarat	danke	daschakor
nimm	biggi	bitte	boformaet
brennt	suchti	Last	bar
geben	dordan		

Über die Schreibweise sind von verschiedenen »berufenen« Personen Vorschläge gemacht worden. Eine Klärung sollte auf internationaler Ebene, besonders unter Mitwirkung der englisch sprechenden erfolgen. So möge der vereinfachte deutsche Schriftsatz des vorstehenden Lexikons dem Interessierten dienlich sein.

Mode und Stellung der Frau in Afghanistan

Der folgende Bericht stammt aus der Feder einer Dame, die lange Jahre als Lehrerin in Afghanistan tätig gewesen ist. Sie hat dem Leiter der Kundfahrt erlaubt, diesen auszugsweise zu verwerthen, wofür herzlich gedankt sei. Hierzu sei vermerkt, daß die Beobachtungen ein Zeitdokument sein dürften. Es liegen die Tage nicht mehr in weiter Ferne, an denen wie ein Schmetterling aus der Puppe die afghanische Frau aus ihrer Schatrie-Hülle schlüpfen und ebenso wie ihre europäischen Geschlechtsgenossinnen die Freuden (und Leiden) der Emanzipation kennenlernen wird.

Ergänzt wurde der Bericht noch durch eigene Beobachtungen und Mitteilungen von Freunden.

Mode? Ja, ein elektrisierendes Wort, das schlagartig einen farbenprächtigen Filmstreifen vor unserem inneren Auge abrollen zu lassen imstande ist. Löst es doch spontan den Gedanken daran aus, daß wir Frauen uns schmücken können. Und welche Frau täte das nicht gern?! Darin ist eine Eva der anderen gleich, auf dem ganzen, so verschiedenartigen Erdball.

Zu Ostern war es wirklich zu kalt gewesen, um all die reizenden Blüschchen, die schwingenden Röcke und die bezaubernden Kleidchen zu zeigen. Alle Hoffnungen setzten wir diesmal auf Pfingsten, — denn Pfingsten ist nun mal seit eh und je traditionsgemäß das Fest der neuen Kleider. — Nun ist Pfingsten eben vorbei. Zwar hat es nicht gerade „Bindfäden“ geregnet, aber temperaturmäßig war das Wetter ohne Erbarmen. Dennoch waren wir Frauen in das duftige Pfingstkleidchen geschlüpft und haben es heroisch tapfer der anhaltenden Kühle zum Trotz spazierengeführt. Welch ein stärkendes Gefühl zu diesem echten Frühlingsfest gut angezogen und neidischen Blicken bestens gewachsen zu sein. Über alle Kritik erhaben fühlen wir uns in solchen Augenblicken, — auch wenn wir genau wissen, daß dieses süße, reizende Allerneueste nach einer Saison bereits „vergangen“ sein wird und keinswegs mehr den letzten modischen Forderungen entsprechen wird. Das ist unsere tempogeladene Zeit! Ewigem, raschem Wechsel unterworfen, — immer etwas Neues! Modejagd! Modeschlacht! Aufregend! —

Machen wir nun einen Sprung bis nach Afghanistan und gehen dort „unserer Frau Mode“ nach, so verlieren wir sie schrecklich schnell aus den Augen und befinden uns gräßlich allein in einem modischen Kleid, das wir plötzlich noch nicht einmal mehr sehr schön finden. So jedenfalls ist es mir ergangen, als ich von Pakistan herkommend den Khyberpaß überschritten und die afghanische Grenze betreten

hatte. Ich sah zwar nicht eine einzige Frau und konnte gar keinen Vergleich anstellen zwischen deren Kleid und meinem, — ich erahnte die Frauen lediglich unter einigen entsetzlich weiten, merkwürdigen Stoffgebilden, meist weiß, ab und zu auch graublau oder graurot, die die Form umgestülpter Federbälle hatten, nämlich formenge Kopfteile, rings daran angereiht eine unheimlich weite Stoffhülle, sehr oft in Art des Sonnenplissees. Diese Shatri-Hülle, deren Namen mit dem anspruchsvollen Wort „Schleier“ zu übersetzen ist, war also das erste für mich sichtbare Kleidungsstück der afghanischen Frau. Dieser Schleier, immer gleich in der Machart, nur unterschiedlich in der Stickerei darauf, war immer bodenlang und wirbelte dadurch stets fröhliche Wölkchen vom Staub auf. Oft aber rafften die Trägerinnen diese Hülle ein wenig an und zeigten kokett ihre reizenden kleinen Füße, die allerdings häufig in gewaltig harten und ungefügten Schnabelschuhen steckten, ab und zu auch in ganz europäisch wirkenden, hochhackigen Sandaletten oder Keilabsatz-Slippern. In der Fußbekleidung hatte sich übrigens wirklich eine gewisse Mode Bahn gebrochen und auch behauptet! Es war nur nicht die neueste Mode! Modelle von 1920 waren ebenso beliebt. Der Schleier aber war eine Art Einheitskleidung, nur unterschiedlich durch Farbe und Stickerei. Immer aber war der ovalrunde Kopfteil total bestickt, ein Gitter, wie eine viereckige Brille, kunstvoll für die Augen eingearbeitet und die Vorderkante des Schleiers, die etwa bis zum Beginn der Beine reichte, breit und dicht bestickt. Dieser Teil erlaubt der Trägerin allerlei Handgriffe, wie Teetrinken, Einkaufen und Bezahlen, allgemein aber wird der Schleier vorn zusammengehalten, so daß nichts von der Trägerin zu sehen ist. —

Als die Frauen nun vor mir in den wartenden Grenzautobus stiegen, entdeckte ich das zweite Kleidungsstück: eine bis zu den Knöcheln reichende Hose, die ebenfalls schöne Kantenstickerei zeigte und vorwiegend weiß getragen wurde. Auf der langen Fahrt bis zur Hauptstadt lernte ich dann die gesamte Bekleidung der Frau kennen. Als in einem Hotel einmal Rast gemacht wurde und alle Männer genügend weit entfernt waren, hatten die Frauen ihre Schleier zurückgeschlagen oder ganz abgelegt. Zum ersten Mal konnte ich sie richtig sehen. Ihre Kleidung bestand durchweg aus drei Teilen: Schleier, Hose und „Hemd“. Was sie unter Hemd verstehen, ist für uns das Kleid. Und das hatte eigentlich durchweg denselben Schnitt, es variierte nur in der Ausführung und im Material. Immer aber muß es der Forderung Mohammeds genügen, wonach nur Hände, Füße und Gesicht aus der Kleidung heraussehen dürfen. Daß dies notwendig erscheint, bestätigte auch unsere Medizinfrau Liesel 1961. Sie besuchte die Frauen eines Malik (Bürgermeister), um auf dessen Bitten

den Gesundheitszustand kennenzulernen. Dabei zog die älteste der Frauen oft an den halblangen Hemdsärmeln von Liesel, um sie über die Arme zu verlängern, als wollte sie damit zum Ausdruck bringen: „Das muß auch noch bedeckt sein, so ist das nicht in Ordnung.“

Ist eine Frau aber aus ihrem Haus herausgegangen, muß sie auch ihr Gesicht bedecken. Daraus hatte sich eine starre Grundform des Kleides entwickelt, die die Masse beibehalten hat: Miederteil bis eng an den Hals heranreichend, lange Ärmel, offen oder mit Bündchen, und einen angereichten Rock von der Taille bis zur halben Wade, die Hose bis zum Knöchel reichend.

Fast durchweg ist das Material Baumwollstoff für alle drei Kleidungsstücke. Zunehmend aber kommen schillernde Kunstseiden aus Indien und Pakistan durch Händlerkreise in Umlauf. Einfarbige Stoffe sind nicht in dem Maß gefragt wie gestreifte, geblünte und getupfte Stoffe, immer aber in allerschreiendsten Farben.

Auch hier gab es ein Fest der Kleider, das Neujahrsfest, das am 21. März alljährlich mit viel Festlichkeit und Glanz und alten Kampfspielen begangen wird. Neue Kleider gab es dann, aber fast nie neue Modelle.

Die Nomadenfrau allerdings, und ein Drittel der Afghanen etwa sind Nomaden, hat doch einige Abweichungen in ihrer Kleidung. Sie trägt nicht diesen glockenartig übergestülpten, alles verdeckenden Schleier, sondern einen solchen in Form eines Vierecktuches rot oder schwarz, das durch die erbarmungslose Sonne meist einen grüngrauen Schimmer hat. Es läßt die Vorderfront, besonders das Gesicht, frei und ist nur noch der Schutz der Fontanelle und des Nackens vor den starken Strahlen. Das Kleid der Nomadin hat zwar auch dieselbe Grundform, aber im Miederteil sind beiderseits vorn zwei tiefe Schlitzte offengelassen, durch die die Nomadin im Gehen unbehindert ihr Baby nähren kann. Das ganze vordere Mieder ist voll mit Münzen benäht: die Familiensparkasse. Die langen Ärmel sind meist talarähnlich weit und lassen oft mit Silberreifen, seltener mit Goldreifen, beladene Unterarme sehen. Die Hosen der Nomadin sind für uns Europäerinnen kurios. Sie bestehen aus einer übertriebenen Stofffülle, die um die sehr schmale Taille mit schönbequasteten Gürtelschnüren zusammengezogen werden, bis zum Knöchel eng oder weiter herabhängen und im Schritt eine unbeschreibliche Faltenpartie wie eine Ziehharmonika bilden. Übrigens ist das Hosenbein nur bei verheirateten Frauen unten offen, bei Mädchen ist es auch da eng zu-

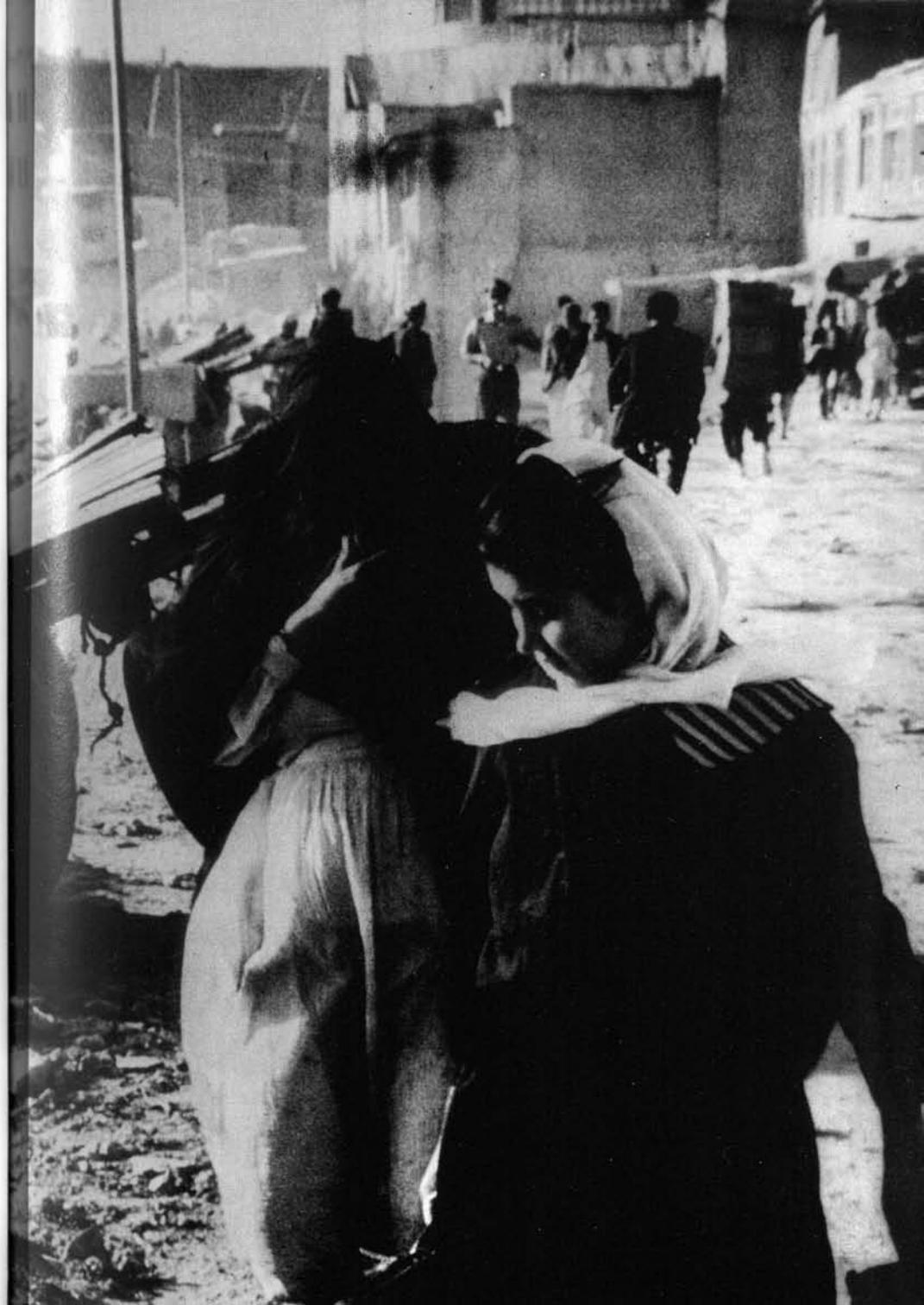
sammengezogen. Die Falten im Schritt nun bewirken einen ganz breitbeinigen Gang. Die Nomadin hat fast immer ein rotes oder schwarzes Kleid über der meist roten Hose und einen schwarzen Kopfschleier. Ihre Modeabwechslung liegt — vorwiegend bei armen Stämmen — darin, daß eine schadhafte Stelle im Kleid einfach mit irgendeinem bunten Fetzen aus ihrem Handelsgut benäht wird. Ich habe Nomadinnen getroffen, die einen kunterbunten Flickerock trugen, der mittlerweile so viele Flicker aufeinandergenäht bekam, daß er dicker als ein Teppich war und entsprechend abstand, so daß es schwer war, das Original zu erkennen.

In Kabul sollte ich eine Überraschung erleben. Allenthalben erblickte ich in den Straßen nur den üblichen Schleier, der jeweils eine Frau verbarg. Getragen wird er vom Beginn der Reife an. Eines Tages hatte ich Gelegenheit, in den „Frauenpark“ zu gehen. Das ist ein mit höchster Lehmmauer hermetisch von der Außenwelt abgegrenzter, herrlicher Park in der Neustadt, in dem die Frauen endlich ganz ohne Schleier herumspazieren dürfen. Es ist für Mütter von heiratsfähigen Söhnen und vermittelnden Tanten die Gelegenheit, schöne Frauen auszusuchen. Ich blieb nicht lange allein, schnell hatten mich lachende Frauen und große Mädchen umringt, eine schöner als die andere, die ohne Scheu mein Kleid befühlten und begutachteten. Und ich war nicht wenig erstaunt über manch nettes Kleid, das absolut auch für uns gültig sein konnte. Verschiedene Frauen sah ich im „New Look“ und ohne lange Hose darunter, dafür mit raffinierten Zierfersennylons und hochhackigen Phantasiesandaletten. Ich sollte noch mehr staunen, als ich im Spätsommer in Kabul einmal zu einem Tee eingeladen wurde in ein Haus, in dem nur die Oberschicht verkehrte. Die Dame des Hauses hatte zwar den alten Schnitt des Kleides beibehalten, hatte es nur aus ganz köstlichem Stoff aus Indien arbeiten lassen mit modischem Beiwerk. Auch trug sie einen hauchfeinen wirklichen Schleier, mit echter Spitze verziert, über dem Haar, wie es ältere Frauen im Hause zu tun pflegen. Die Töchter, die Nichten, Freundinnen und deren Töchter wiederum, die zwar in unansehnlichen, oft ganz verblichenen Schleiern gekommen waren, entpuppten sich in der Geborgenheit des Hauses zu den entzückendsten und modernsten Geschöpfen in Kleidern, die mich plötzlich ganz und gar an Herrn Dior oder Herrn Fath erinnerten! Sie trugen z. T. schulterfreie Kleider aus Popeline, Ottomane und Givrine, aus Schweizer Spitze oder indischer Seide, mit Baststickerei oder italieni-

schen Posamenten besetzt. Dazu hatten sie ihr dichtes schwarzes Haar zu Dandy-Löckchen oder zur Napoleonfrisur verkürzt, einen Meckikopf oder einen raffinierten Nackenknoten, wie er rassiger nicht sein konnte. Nie aber sah ich Kleider mit ausgesprochen sportlicher Note, immer betont die afghanische Frau das ganz Weibliche, Grazie und beschwingt Anmutige. Auch mit Stolen wußten sie raffiniert und kokett umzugehen, und Schmuck ist noch nicht Modeschmuck geworden für die moderne Afghanin, sondern noch bleibt sie dem echten Schmuck treu. Und der ist in phantastischer Mannigfaltigkeit vorhanden.

Als ich einmal einer älteren Afghanin zu verstehen gab, daß ich die Frauen alle bedauere, weil sie im Sommer doch entsetzlich warme Schleier tragen müssen, die eine große Belastung seien, da lächelte sie nur. Sie erklärte mir in langem Gespräch, daß ein solcher Schleier auch absolut Vorzüge hätte: er erhielt nämlich die Anonymität. Das heißt, die Frau wird nicht von zudringlichen Blicken belästigt, sie kann sich bewegen, wie sie will, weil niemand weiß, wer sie ist, und . . . wenn ihr im Dukan des Bazars eine Ware nicht paßt, kann sie sie dem Händler getrost an den Kopf knallen, er weiß ja nicht welche Frau es tat. — Ich selber aber habe später noch eine weitere Entdeckung gemacht, die mir beweisen sollte, daß solch ein Schleier absolut auch Vorteile bot: ich sah vor mir eine verschleierte Frau gehen, die sehr dick zu sein schien, außerdem etwas schief war. Ich vermutete eine größere Last in ihrem Arm unter dem gewaltig weiten Schleier. Da plötzlich erblickte ich die Füße! Und es waren nicht zwei, . . . es waren vier Füße darunter zu sehen. — Zwei davon hatten offensichtlich die Schuhgröße Nr. 35 weit überschritten und bemühten sich, mit den kleinen Füßen im selben Tempo zu „wandeln“!

Alte und junge Frauen in Kabul.





Über die Entwicklung des Familienverbandes, der Befreiung des Weibes von der Shatri zum selbständigen Wesen Frau bis zum soziologischen Aufbau eines (demokratischen) Staatsgebildes westlicher Prägung ließen sich manche Beobachtungen und Beispiele anführen.

Im Jahre 1961 ergab sich auf der Einladung bei einem Distriktgouverneur im Panschir-Tal die Frage: „Wie viele Personen gehören zu Ihrem Betreuungsgebiet?“ Als Antwort erhielt ich etwa: „830 Häuser“, was wohl gleichbedeutend mit ebenso vielen Familien sein sollte. Damit konnte ich mir freilich kein richtiges Bild über die Größe und die Bevölkerungsdichte seines Gebietes machen. Deshalb trug ich etwas später einem Assistenten des Alakadors, weil ich nicht unhöflich erscheinen wollte, nochmals meine Frage etwas erweitert und umschrieben vor. So erhielt ich den Bescheid, daß man 6 Personen für jedes Haus oder eine Familie ansetzen könne. d. h. also rund 5000 Einwohner. So habe ich mir später oft gesagt, wenn ich Zahlen über Einwohner in Berichten oder sonstigen Veröffentlichungen (Lexika, Kalender) gesehen habe: Na, ob das stimmt?

1964 konnte ich feststellen, daß in manchen Distrikten bereits die von dem Innenministerium ergangene Weisung, die männlichen Einwohner zu erfassen, mit Paß (mit Lichtbild) ausgerüstet und registriert sind. Ein Fortschritt, der sich sicherlich auch bald einmal auf alle Einwohner ausdehnen läßt, auch auf die Frauen, wenn der Schleier gefallen ist.

Fixierbild: Wieviel Personen?

Alles Leben kommt vom Berg

von Rudolf Birkenberger

Dem Reisenden, der von Osten her aus Pakistan kommend gegen Abend die Hochfläche des Beckens von Kabul erreicht, bietet sich ein eindrucksvolles Bild. Fast unwirklich, kulissenhaft liegt vor ihm die Silhouette des Hindukusch scharf abgezeichnet gegen den Abendhimmel. Leuchtend erheben sich die schneebedeckten Berggipfel über die schon im Schatten liegende weite Ebene. Schnurgerade zieht nun die gut ausgebaute Asphaltstraße auf die afghanische Hauptstadt Kabul zu, nachdem sie sich zuvor durch die Tangi-Charu, eine der wildesten Schluchten des an Ursprünglichkeiten reichen Landes bis auf 1850 m hochgewunden hatte. Dort unten in der Schlucht braust zur Zeit der großen Wasserführung der Kabulfluß stellenweise in beängstigender Nähe der abenteuerlichen Straße, an der rund ein Jahrzehnt gebaut wurde und die auch heute gegen Bergstürze und Steinschlag noch nicht ganz gesichert ist.

Zuvor führt diese Straße von Peschawar aus über den einst hart umkämpften Kaiberpaß, überschreitet bei Torkam die pakistanisch-afghanische Grenze und durchzieht dann ein weites, heute noch trockenes Steppengebiet, in dem jedoch die Baumaßnahmen für ein umfangreiches Bewässerungsprojekt zu erkennen sind. Danach erreicht man auf der Fahrt nach Kabul die fruchtbare und seit Jahrhunderten kultivierte Ebene von Jalalabad. Blühende Büsche und Bäume säumen hier die Straße. Palmen stehen in einzelnen Gruppen zwischen Weizen-, Reis- und Zuckerrohrfeldern. Hier liegt das Bett des Kabulflusses hoch genug, um das Wasser mit einfachen Mitteln auf das umliegende Gelände zu leiten. Die Regenfälle allein würden nicht ausreichen, um diese fruchtbare Kulturlandschaft zu erhalten. Der Fluß ist hier wie überall im Lande Lebensspender. Er hat, wie nahezu alle Flüsse Afghanistans, seinen Ursprung im Hindukusch, der mit seinen Schnee- und Eisfeldern das große Wasserreservoir des Landes darstellt. Ohne die Schneereserven des Hindukusch, die beim Abtauen im Sommer die Flüsse zu ihrer größten Wasserführung anschwellen lassen, wäre das Land vermutlich völlige Stein- und Sandwüste, wie die Dasht-i-Margo und die Wüste Registan im Südwesten. So aber sind überall da, wo man das Wasser der Flüsse und Bäche hinleiten kann, Acker- und Obstbau mit Hilfe der künstlichen Bewässerung möglich. Die kunstvoll und nach alter Tradition angelegten Bewässerungsflächen erstrecken sich von den Talauen als Terrassenfelder bis hoch ins Gebirge hinein. Man findet sie stellenweise noch in 3000 m Höhe.

In den heißen Ebenen sind dank der großen Sommerwasserführung der Flüsse zwei Ernten im Jahr möglich. Neben Reis, einem der Hauptnahrungsmittel, und anderen Feldfrüchten wird insbesondere nördlich des Hindukusch Baumwolle mit gutem Erfolg angepflanzt. Die für die Bewässerung erforderlichen Wassermengen sind bei dem vorherrschend heißen und trockenen Sommerklima beträchtlich. Mit den meist noch üblichen, althergebrachten Bewässerungsmethoden können bis heute nur etwa 10 % der Gesamtfläche des Landes, das ca. dreimal so groß wie die deutsche Bundesrepublik ist, landwirtschaftlich genutzt werden.

Bezeichnend für die wasserwirtschaftliche Situation ist die Tatsache, daß von all den in Afghanistan entspringenden Flüssen nur der bei Attok in den Indus fließende Kabulfluß ein Meer erreicht. Alle anderen Flüsse enden in Binnenseen oder bereits in Bewässerungssystemen, wo ihr Wasser durch Pflanzenwuchs, Verdunstung und Versickerung aufgebraucht wird. Selbst der Amu-Daria, der mächtige nördliche Grenzfluß endet im Aralsee. Das Wasser des Hilmendflusses wird im südwestlichen afghanisch-iranischen Grenzgebiet in der Seenplatte des Hamun-i-Hilmend nach langem Lauf durch Bewässerungsgebiete und Wüsten vollends aufgezehrt.

Um in der Zukunft die landwirtschaftlichen Anbauflächen des Landes zu vergrößern, wird man die vorhandenen Wasservorräte teils durch Speicherung, teils durch bessere Bewässerungsmethoden günstiger bewirtschaften müssen.

Elektrische Energie für die anwachsenden Siedlungs- und Industrierräume wird mehr und mehr aus Wasserkraften gewonnen. Augenblicklich sind am Kabulfluß zwei neue Wasserkraftwerke im Bau. Was für die landwirtschaftliche Bewässerung günstig ist, nämlich die große Wasserführung der Flüsse in der Sommerzeit, ist den energiewirtschaftlichen Belangen entgegengerichtet. Der größere Bedarf an elektrischer Energie fällt nämlich in die Wintermonate. Zu dieser Zeit aber führen die Flüsse nur wenig Wasser. Durch künstliche Speicherung könnte ein Ausgleich geschaffen werden. Kritisch für die Wasserspeicher ist jedoch die große Feststoffführung der Flüsse und die hierdurch bestehende Gefahr einer raschen Verlandung der Speicherbecken.

Weiter werden mit dem Anwachsen der Städte und Industrien einwandfreie Wasserversorgungsanlagen erforderlich. Die bisher übliche Art der Versorgung aus Bachwasser, Karezen* oder aus handgeschachteten Hausbrunnen ist für die Städte überholt. Hier gilt es, die Grundwasservorräte systematisch zu erforschen und moderne, leistungsfähige Tiefbrunnen zu bohren.

Ann.: * Kareze sind unterirdische Stollen zur Wasserfassung.

Mit der fortschreitenden Nutzung des ober- und unterirdischen Wassers wird zwangsläufig eine lenkende und planende Organisation erforderlich. Grundlage aller Planung aber ist die genaue Kenntnis der vorhandenen Wasservorräte.

Veranlaßt durch das Anwachsen ihrer Wasserprobleme hat die afghanische Regierung vor rund 6 Jahren eine Gruppe deutscher Wasserwirtschaftsingenieure ins Land gerufen. Diese im Rahmen der deutschen technischen Hilfe arbeitende „Deutsche Wasserwirtschaftsgruppe“ hat inzwischen 40 automatische Schreibpegelstationen an den wichtigsten Flüssen errichtet und systematische Messungen durchgeführt. Durch den Einsatz von zwei Bohrgeräten wurde weiträumige Grundwasserforschung betrieben, wobei gleichzeitig beträchtliche Mengen praktisch nutzbaren Grundwassers erschlossen wurden.

Es wurde ferner afghanisches Personal für alle Sparten der Wasserwirtschaft geschult und neuerdings eine Zentralbehörde für Wasser und Boden ins Leben gerufen. Die aus den Messungen gewonnenen wasserwirtschaftlichen Daten wurden in hydrografischen Jahrbüchern fortlaufend veröffentlicht und dienen schon vielfach als Grundlagen für Projekte. Die Arbeiten der deutschen Ingenieurgruppe sind inzwischen soweit vorangeschritten, daß sie in Bälde den afghanischen Regierungsstellen zur selbständigen Weiterführung übergeben werden können.

Den afghanischen Ingenieuren und Technikern, die sich nach gründlicher Ausbildung und nach Schaffung der wesentlichen Voraussetzungen durch die deutschen Berater nun bald selbst helfen können, wird noch sehr vieles zu tun bleiben. Wenn es schon in Europa jahrzehntelanger Forschung und Messung bedarf, bis gute Grundlagen für wasserwirtschaftliche Projekte vorliegen, so ist dies, wie die deutschen Ingenieure bei ihrer Pionierarbeit erfahren haben, in einem wenig erschlossenen Hochgebirgsland wie Afghanistan noch weitaus schwieriger und zeitraubender. Selbst dem mit modernen technischen Hilfsmitteln ausgestatteten Ingenieur setzt die Natur in seinem Bestreben, möglichst rasch in ihre letzten Geheimnisse einzudringen, immer wieder Grenzen. So versagen beispielsweise selbst gute Geländefahrzeuge, mit denen man noch Steppen, Wüstengebiete und brückenlose Flußläufe durchqueren kann, im unerschlossenen Gebirge schon recht bald ihren Dienst.



Schwemmland im Kokscha-Fluß. Ein Beispiel für viele Flüsse in Afghanistan.



Auch zu Pferd vermag man nur noch bis zu einer gewissen Grenze und zu günstiger Jahreszeit in die für die Herkunft des Wassers interessanten Gebirgsregionen vorzudringen. In oft mühevoller Kleinarbeit müssen dort die so wichtigen Ergebnisse zusammengetragen werden. Dies ist mit ein Grund, weshalb auch vom Standpunkt des Wasserwirtschaftlers aus bergsteigerische Unternehmungen sehr zu schätzen sind. Jede derartige Expedition in das noch weitgehend unerforschte Gebiet kann neue wertvolle Hinweise erbringen. Selbst wenn es auch nur Mosaiksteinchen sein sollten, die das Gesamtbild Stück für Stück ergänzen, sind sie wertvoll.

Zu solchen Kundfahrten in den Hindukusch gehören außer Mut und guter Kondition auch ausgezeichnete bergsteigerische Kenntnisse. Der „Hindu Kusch“ trägt seinen Namen, der wörtlich übersetzt „Tod der Hindus“ bedeutet, nicht zu unrecht. Alter Überlieferung nach soll dieser Name dadurch entstanden sein, daß einst viele der indischen Sklaven, die über den Hindukusch nach Westen getrieben wurden, in dessen Schneewüsten den Tod fanden.

Der Hindukusch spendet für das weite ihn umgebende Land Wasser und somit Leben. Denjenigen aber, der seinen majestätischen Gipfeln nahezukommen versucht, bedroht er mit dem Tod.

Anm.: Der Verfasser war von Januar 1961 bis Oktober 1964 als Leiter der Deutschen Wasserwirtschaftsgruppe in Afghanistan tätig.

Seite 362 : In dem Schwemmsand der afghanischen Flüsse läßt sich ohne allzu viel Mühe eine richtige Badewanne bauen. Veit ist Meister in diesem Fach.

Am Straßenrand bemerkt:

„Wert und Erfolg der Entwicklungshilfe im Orient“

Dem stillen Beobachter und Besucher der Länder, die auf dem Wege neuzeitlicher Hilfeleistung sich bemühen oder bemüht werden, den Anschluß an die Zivilisation Westeuropas, der nordamerikanischen oder russischen Staaten zu gewinnen, steht es nicht an, über politische Notwendigkeit der „sogenannten“ Entwicklungshilfe zu richten, wie wohl er als Steuerzahler daran interessiert ist. Es geht ihm doch nahe, wenn er erfährt, daß Wasser versprüht wird, dort wo sich niemals die geringsten Spuren der Vegetationsbildung zeigen, während dieses dringend notwendig wäre, dorthin geleitet zu werden, wo Früchte aufgehen könnten. Und Wasser in Gestalt und mit Mitteln der Entwicklungshilfe könnte im Orient vielerorts Wunder wirken.

Kommt man vom europäischen Teil der Türkei über den Bosphorus nach Kleinasien, so nimmt das Grün langsam aber stetig ab, bis es einer grauen, kahlen Steppe weicht. Und von hier gewinnt dieses Land einen würdigen Anschluß an den Iran jenseits der Grenze. Auch die gelegentlichen grünen Tupfer auf der Palette Persiens verlieren sich gänzlich hinter Meshed und Herat auf dem Weg zur Dasht-i-Margu, der Wüste des Todes. Hier haben wir das erste Exempel der Entwicklungshilfe. Einst war diese Wüste blühendes Land. Die Heerscharen Dschingis-Khans zerstörten die Bewässerungsanlagen des Hilmand-Fluß-Systems und schufen so die „verbrannte Erde“, lange bevor ein weiser Mann namens Morgenthau auf den Gedanken kam, in Mitteleuropa etwas Ähnliches praktizieren zu wollen. Nun muß man zugeben, daß die Sonne über der Wüste Margu eine stärkere Wirkung auszulösen vermag als über dem 56. Breitengrad. Doch wo Wasser ist, da wächst auch in der Wüste wertvolle Frucht. So war es vor 500 Jahren im Süden des Landes Afghanistan. Die Überbleibsel der Ruinenfelder beweisen dies. „Wir sollten diese Kulturen wieder aufleben lassen“, so dachten die hilfsbereiten Amerikaner und gründeten die afghanisch-amerikanische Hilmand-Bewässerungs-Gesellschaft. Sie gingen ans Werk, bauten Staudämme und Kanäle und legten Samen in die Erde in der Hoffnung, es würde bald grünen. Sie glaubten ebenso an eine tatkräftige und überzeugte Mithilfe der Bevölkerung. Doch die Ernte war bislang eine Enttäuschung. Im salzigen Wüstensand wollen trotz ausreichender Feuchtigkeit nicht spontan Kulturpflanzen gedeihen. Was in 500 Jahren verdurstet ist, kann nicht in einem Jahr wieder wert-

volles Ackerland sein. Man muß sich Zeit lassen können. Doch „diese Zeit“ ist merkwürdigerweise nicht vorhanden, wenn Geduld, Arbeit und Glauben an das Werk notwendig sind. So verpufft aufgewandte Energie, das Wasser verdunstet und übrig bleibt vorerst nicht sehr viel. „Ist ja auch klar“, dürfte wohl die Erkenntnis der Bewohner und Siedler dieses Gebietes sein, „Allah wollte es doch so!“ Auf dem Weg vom Kaspischen Meer zur Ostgrenze des Landes fahren wir im Iran viele Kilometer entlang einer neu erbauten Piste, zum Teil auf dem fertiggestellten Straßendamm, zum Teil auf der Arbeitsstraße neben dem Damm. Wie lange wohl die Straße schon betriebsbereit ist, kann man nicht erkennen. Daß sie betriebsbereit ist, sieht man, denn Fahrzeuge fahren darauf. Ob man dieses Werk in beinahe fertigem Zustand verlassen hat? Man ahnt es. Eigentlich kann die Straße doch noch nicht ganz fertig sein. Es fehlt noch der letzte Schliff, die Asphaltdecke. Unbegreiflich in Persien, dem Land des Öls, der Raffinerien. Es ist aber so: eine neue Straße — mit modernen Maschinen erbaut zieht elegant durch das hügelige Land — ohne die schützende Oberschicht. Eine Staubfahne kündigt von Ferne schon ein Fahrzeug an. Staub und Kiesel sprühen auf und zerteilen sich. Eine Fahrspur entsteht auf beiden Seiten des langen Bandes. Der Wind und die unterschiedliche Festigkeit des Untergrundes helfen mit am Verschleiß des Neuen. „Ob wir eine solche Neuheit überhaupt notwendig haben?“ fragt sich sicherlich der Mann im nächsten Dorf. „Früher war auch keine Straße da. Staub allerdings gab es, wenn die Schaf- oder Ziegenherden durch das Land zogen. Das muß so sein. Allah will das“. Dann ist auch die Asphaltdecke nicht unbedingt notwendig. Vielleicht fehlt sie auch nur, weil die Rechnung beim Bau der Straße nicht aufgegangen ist, die Gelder sich verflüchtigten, wie das Wasser im sandigen Wüstenboden.

In einem Ort nicht weit von der Hautstadt entfernt hat man eine moderne Fabrik errichtet mit einer Vielzahl von Spindeln, welche die reichlich im Lande vorhandene Wolle zu Fäden und später zu Stoffen verarbeiten sollen. Das ist gut, nützlich und wertvoll. Ingenieure haben die Fabrik eingerichtet, bis alle Spindeln sich drehen. Es mußten mancherlei Mühsalen durchgestanden werden, von denen wohl nur die Beteiligten berichten können. Das Werk wurde vollendet und alles lief zur Zufriedenheit. „Ist ja prima“, sagten sich die erstaunten Bewohner des Landes. „Jetzt können wir alles selbst weitermachen.“ „Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann gehen“, sagt sich der fremdländische Idealist. Man benötigt ihn jetzt nicht mehr. Der Erfolg jedoch zeigt sich. Von 100 Spindeln drehen sich bald nur noch 90, noch 80, dann noch 70. „Ob es wohl

nötig ist, daß alle Spindeln sich drehen? Früher war das doch auch nicht so. Ob das Allah will?“ Eine sehr berechtigte Frage. „Sicherlich ist dies nicht im Sinne Allahs, denn sonst würden sich nach 2 oder 3 Jahren noch alle Spindeln drehen!“

An der Straße von Jordanien nach Syrien wurde ein lobenswerter Anfang unternommen, die naheliegenden kahlen Hänge auf ihre Brauchbarkeit zum Anbau von Ölbäumen zu untersuchen. Bäumchen stehen zum Teil mit grünen Blättern, zum Teil auch kahl in umzäunten Gärtchen von etwa 5×5 m² Fläche, damit sie vor den vorüberziehenden Herden geschützt sind. Wie lange dieser Test schon läuft, kann man als Passant freilich nicht sagen; der Zustand der Anlage deutet immerhin auf eine lange Reihe von Jahren hin. Es läge nun nahe, zumindest an den Stellen, wo es den Pflanzen möglich ist, ausreichende Lebensbedingungen zu finden, weiterzupflanzen, damit die Erde gebunden wird und das Wasser im Boden bleibt. Doch zu diesem Vorhaben reicht es wohl nicht. So bleiben die Hänge kahl, und der Wind kann — wie seit Jahrhunderten — das Werk der Erosion weiterführen.

Kommt man von den Wüsten Jordaniens und Syriens, so ist der Besucher überrascht, im Libanon ein Land vorzufinden, in welchem — um im Bibelwort zu sprechen — „Milch und Honig fließen“. Dieser Umstand kann nicht allein mit klimatischen oder mit veränderten Bodenbedingungen erklärt werden. Er hängt vielmehr auch mit der Auffassung über Wert und Unwert und dem Verhältnis zur menschlichen Arbeit zusammen.

Im Libanon folgt der größte Teil der Bevölkerung der christlichen Lehre, die fordert: „Gehet hin, erfüllet die Erde und machet sie Euch untertan“, während jenseits der Grenzen noch immer der Grundsatz gilt: „So Allah es will“. Betrachtet man die Erfolge, welche die geld- und industriereicheren Völker, sei es aus politischen Gründen oder aus anderen Motiven, mit ihren Bemühungen den Entwicklungsbedürftigen zuteil werden lassen, so kann man eigentlich nur zu dem Ergebnis kommen, daß die aufgewendeten Mittel dann nützlich sind, wenn die Bedürftigen selbst guten Willens sind. Sie müssen s e l b s t Hand anlegen, müssen s e l b s t mit Spaten und Hacke, mit modernen Maschinen und mit den zur Verfügung gestellten Gütern umzugehen lernen. Das Lernen-, das Arbeiten- und das Erhaltenwollen haben an vorderster Stelle zu stehen. Geld geben oder Ware liefern, Fabriken bauen und sie einrichten allein nützen nicht viel. S e l b s t bauen lernen, selbst das Land bestellen, selbst Bewässerungsanlagen errichten sind Grundvoraussetzungen.

Bei der vielfach noch vorherrschenden Anschauung: „so Allah es recht ist“, wird es noch geraume Zeit dauern, bis aus der sandigen Erde, die an sich fruchtbar ist, jene Saat aufgeht, welche zum Nutzen und zum Wohlstand der bedürftigen, volkreichen Länder führt.

Bei dieser Betrachtung muß man eigentlich den Russen als Kontrahenten bei der Entwicklungshilfe zugestehen, daß sie mit relativ geringem Aufwand viel erreicht haben. Ob sie wohl erkannten, daß der Erfolg nur beschieden ist, wenn man dabei bleibt, wenn man zeigt, wie es gemacht wird und dann weiter „beaufsichtigt“, ob die Betreuten auch verstehen, mit dem Eingerichteten umzugehen? Beim Straßenbau, in den Fabriken und bei den Bewässerungsanlagen könnte man zu dieser Erkenntnis gelangen.

EIN SCHLUSSWORT

Das Unternehmen des Jahres 1961 sollte Teile des bis dahin noch nahezu unbekanntes Hindukusch erkunden. Das eigenartige Gebirgsland, der offene, gastfreundliche Sinn seiner Bewohner löste ein unwiderstehliches Verlangen bei mir aus, noch mehr von diesem Lande kennen zu lernen. So kam es nach Überwindung mannigfacher Schwierigkeiten zur 2. Kundfahrt des Jahres 1964.

Inzwischen hat sich vieles geändert. Immer mehr Einzelheiten dringen vom Hindukusch zu uns. Bedingt durch den zunehmenden Besuch, den Bau von Straßen, Industrieanlagen und Flugplätzen, und schließlich durch das Erstellen kartographischer Werke, entsteht in kurzer Zeit aus dem weißen Fleck der Landkarte ein farbiges Bild. Vielleicht wird in naher Zukunft der allgemeine organisierte Tourismus Besitz von diesem Wunderland ergreifen.

Dem Freund unberührter Natur bleibt dann nur noch ein stiller, frommer Wunsch: „Möge der Hindukusch lange noch bleiben, in seiner herben Schönheit, eine Perle unter den Gebirgen dieser Welt.“

Nachdem das Tagebuch vollständig vorliegt, erscheint es notwendig, auch allen zu danken, die mitgeholfen haben, den Druck herzustellen und die Einzelblätter zusammenzutragen. Voran seien die Freunde aus Oker genannt:

Frau und Herr Klose mit den Mitarbeitern der Druckerei, Familie Adolf Max, Herr Berni Lentge und Herr Mügge, ferner den Freunden aus Bremen und Hamburg, die gelegentlich mit dabei gewesen sind.

Und nicht zuletzt bin ich meiner Frau dankbar, die auf vieles verzichten mußte im Verlauf der Kundfahrt und der Arbeit am Tagebuch.

Ohne diese uneigennütigen Beiträge hätte diese Zusammenstellung nicht Wirklichkeit werden können.

Jos. R u f

Zu den photographischen Beilagen und Skizzen

Die Aufnahmen stammen von den Teilnehmern der Hindukusch-Kundfahrt 1964, Aufnahme S. 328 von der Kundfahrt 1961. Ein Teil der Aufnahmen wurde von farbigen Dia-Vorlagen auf Schwarz-Weiß übertragen. Darunter leidet merklich die Schärfe und Tonwertigkeit. Immerhin dürften diese Aufnahmen doch für die Dokumentation eine brauchbare Aussage machen.

Die Skizzen und verschiedenen Zeichnungen fertigte der Verfasser an. Grundlage hierfür waren Skizzen, die während der Fahrt gemacht werden konnten (z. B. von Luftaufnahmen) und Advance-Copys, soweit diese von dem besuchten Gebiet verfügbar sind. Diese zeichnerischen Unterlagen wurden nach bestem Wissen erstellt, erheben aber doch nicht den Anspruch in allen Teilen vollgültig zu sein.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zum Geleit	7
Von den Vorbereitungen der Kundfahrt	9
Kalendarium der Kundfahrt	23
Die Anreise auf bekannten Wegen	31
Kabul läßt auf sich warten	71
Hart ist der Weg nach Zebak	95
Die Bergwelt des Rosdara-Tales	140
Japaner in Zebak	194
Die Bergwelt im Degoll-Tal	198
Abschied von Badakschan und Afghanistan	226
Noch ein Wort zum Abschied von Kabul	245
Auf neuen Wegen nach Haus	248
Dank den Helfern der Kundfahrt	284
Von den Freuden mit den Autos	293
Abrechnung der Hindukusch-Kundfahrt 1964	296
Aus der Geschichte Afghanistans	300
Ergänzung zur Karte Afghanistan	310
Kundfahrten und Expeditionen im zentralen und östlichen Hindukusch	311
Als Dolmetscher mit deutschen Bergsteigern unterwegs	342
Kleines afghanisches (persisches) Lexikon für Bergsteiger	347
Mode und Stellung der Frau in Afghanistan	350
Alles Leben kommt vom Berg	358
Am Straßenrand bemerkt	364
Ein Schlußwort	368



Bibliothek des Deutschen Alpenvereins



049000596120