

ECKEHARD RADEHOSE

›Ararat `84‹

5165 M.

INFORMATIONSBERICHT EINER REISE ZUM HÖCHSTEN
BERG DER TÜRKEI



© Eckehard Radehose, 8017 Ebersberg/Obb., Eichtalstrasse 8

1. AUFLAGE 1984

4 B 868

Alpenvereinsbücherei
D.A.V. München

84 925

**„Es ist egal, welchen Berg man besteigt,
oben wird man immer weitersehen“**

[Reinhard Karl †]

Reinhard Karl - der bis dahin wohl erfolgreichste, vielseitigste und aktivste deutsche Bergsteiger - fand am 19. Mai 1982 am 8153 m hohen CHO OYU in einer Eislawine den Bergtod. Er erreichte 1978 als erster deutscher Alpinist den Gipfel des MOUNT EVEREST und wurde durch diese Leistung auch der breiten Masse bekannt.

Herausgeber:

Eckehard Radehose
Eichtalstraße 8, 8017 Ebersberg

© Eckehard Radehose, Ebersberg 1984
1. Auflage 1984

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

Teilnehmer.....	3
Zeitlicher Ablauf der Unternehmung.....	4
Planung.....	5
Reisekosten im Vergleich.....	7
Aus meinem Tagebuch (Seiten 8 - 45).....	8
Treibstoffkosten.....	45
Unsere Reiseroute zum Ararat (Karte).....	46
Die Türkei	
a) Straßenverhältnisse.....	47
b) Anreise.....	48
c) Devisen.....	49
d) Preise.....	49
e) Campingplätze.....	50
Bergsteigen	
a) Allgemeines.....	52
b) Landkarten.....	53
c) Die Bergziele.....	53
Das Taurusgebirge.....	54
Die Gebirge der Türkei (Karte).....	55
Das Pontische Gebirge.....	56
Das Cilo- und Satgebirge.....	57
Die wichtigsten Gipfel (Tabelle).....	58
Der Ararat	
a) Allgemeines.....	61
b) Probleme der Organisation.....	63
c) Tips für Wiederholer.....	65
Karte vom Ararat.....	67
Routenbeschreibung (Normalroute).....	68
Routenbeschreibung (Nordwest-Flanke).....	68
Der Erciyes.....	70
Kurzbeschreibung der Normalroute.....	71
Literatur.....	73
Landkarten.....	75
Nützliche Adressen.....	76
Ausrüstungsliste (Ararat).....	77
Kostenaufstellung.....	79
Das Kurdenproblem.....	80
Ausklang.....	81
Antragsformular für Araratbesteigung.....	83



DER BERG IST BEZWUNGEN. Glücklic und erschöpft die Eberaberger Annemarie Kohl (links) und Eckehard Radehose bei der Rückkehr vom Gipfel im Lager II.

Photo: Radehose

Anatolien - Kundfahrt 1984

T e i l n e h m e r

Annemarie Kohl, 34 Jahre

Ebersberg b. München

(DAV Sektion München, DAV Sektion Ebersberg-Grafling)

Eckehard Radehose, 34 Jahre

Ebersberg b. München

(DAV Sektion München, DAV Sektion Ebersberg-Grafling)

Anschrift des Verfassers:

Eckehard Radehose

Eichtalstraße 8

8017 Ebersberg

Tel.: 08092-20601 (Kohl-Radehose)

Wichtiger Hinweis:

Alle in diesem Bericht enthaltenen Angaben und Informationen beziehen sich auf das Jahr 1984.

Sie sind nach bestem Wissen zusammengetragen worden; dennoch kann für die Richtigkeit der Angaben keinerlei Haftung übernommen werden.

Ich bin mir der Problematik einer solchen Veröffentlichung durchaus bewußt, trägt sie doch indirekt dazu bei, die touristische Erschließung der Osttürkei - speziell im Bereich um den Ararat - weiter zu fördern. Die Nachteile, die mit einer Erschließung konform gehen, sind mir bzw. uns ganz besonders im Rahmen der Ararat-Besteigung bewußt geworden: Preistreiberei, Korruption usw.

Da der Ararat zehn Jahre lang für touristische Besteigungen gesperrt war und erst im Jahr 1983 wieder von der türkischen Regierung frei gegeben worden ist, dürften die in diesem Bericht enthaltenen Informationen einen nicht unerheblichen

4 Zeitlicher Ablauf der Kundfahrt

Wert für künftige Bergsteiger darstellen. In diesem Sinne halte ich vorliegende Veröffentlichung für gerechtfertigt. Für Individualbergsteiger wird eine Besteigung des Ararat wohl auch in den folgenden Jahren mit gewissem Risiko und entsprechendem Bergabenteuer verbunden sein.

Zeitlicher Ablauf der Kundfahrt:

27. Mai bis
31. Mai 1984: Anreise (Ebersberg - Österreich - Jugoslawien - Griechenland - Istanbul)
1. Juni 1984: Istanbul - Ankara
2. Juni 1984: Besichtigung von Ankara
3. Juni 1984: Ankara - Göreme
4. Juni 1984: Besichtigung von Göreme u. Kaymakli
5. Juni 1984: Göreme - Kayseri - Auffahrt in Richtung Erciyes Dagh bis zum Ausgangspunkt
6. Juni und
7. Juni 1984: Bergfahrt zum Erciyes Dagh (3916 m) Aufstieg mit Biwakausrüstung bis auf ca. 3050 m - Biwak - Gipfelbesteigung und Abstieg zum Auto - Übernachtung
8. Juni bis
10. Juni 1984: Weiterfahrt über Kayseri - Sivas - Erzincan - Erzurum - Tortum - Yusufeli - Sarigöl - Hevek
11. Juni und
12. Juni 1984: Aufstieg mit Biwakausrüstung bis auf ca. 2700 m - Biwak - Gipfelbesteigung eines Nebengipfel des Kackar Dagh und Abstieg zum Wagen
13. Juni bis
15. Juni 1984: Weiterfahrt zurück nach Sarigöl - Yusufeli - Kosor - Göle - Kars - Karakurt - Igdır nach Dogubayazit am Ararat (Der östlichste Punkt der gesamten Reise!)
15. Juni bis
17. Juni 1984: Schwierige Verhandlungen wegen Ararat-Besteigung (3 Tage Zeitverlust)
18. Juni bis
22. Juni 1984: Besteigung des Ararat von Nordwesten auf vermutlich neuer Route, Gipfeltag: 21.6.84

22. Juni bis
 23. Juni 1984: Beginn der Rückreise (Agri - Erzurum - Askale - Gümüsane - Trabzon - Görele)
24. Juni 1984: Ruhetag am Schwarzen Meer
25. Juni bis
 27. Juni 1984: Samsun - Ankara - Istanbul (Besichtigung)
28. Juni 1984: Istanbul - Kavala (Griechenland)
29. Juni 1984: Ruhetag in Kavala (Ägäisches Meer)
30. Juni und
 1. Juli 1984: Heimreise über Jugoslawien und Österreich
1. Juli 1984: Abends (19.30 Uhr) Ankunft in Ebersberg

P l a n u n g

Im Jahre 1972 ordnet die türkische Regierung in Ankara per Gesetz ein absolutes Besteigungsverbot für den Ararat an. Der Grund für diese Maßnahme dürften die sich damals häufenden Unruhen der in der Osttürkei ansässigen Kurden gewesen sein.

Vielleicht sollte an dieser Stelle bemerkt werden, daß die in weiten Bereichen der Osttürkei, des Iran, Irak sowie der Sowjetunion ansässigen Bevölkerungsgruppe ein von tiefem Freiheitsgefühl geprägtes Volk ist, das sich gerne von der übrigen Türkei abspalten würde, mit dem Fernziel verbunden, einen eigenen Staat zu gründen.

1971 erreichen die Auseinandersetzungen einen gewissen Höhepunkt, als zwei englische Geologen von kurdische Extremisten ermordet wurden. Die beiden Wissenschaftler wurden damals von den Kurden als Geiseln benützt, mit denen man die massiven Forderungen bei der türkischen Regierung durchsetzen wollte. Die Regierung ließ sich jedoch nicht erweichen.

So wurde die Osttürkei und entsprechend auch der Ararat zu einem Krisengebiet, das wir Mitteleuropäer im eigenen Interesse - zumindest vorübergehend - meiden sollten.

Im Jahre 1980 vollzieht sich in Ankara ein Machtwechsel; das Militär übernimmt die Regierungsgeschäfte.

Durch hartes Durchgreifen der Militärs kehrt nach geraumer Zeit wieder Ruhe ein.

Als nun auch 1983 das Besteigungsverbot des Ararat wieder aufgehoben wird, wächst mein Interesse an einer Reise nach Anatolien. Da wir - das sind Annemarie (meine Frau) und ich - im Herbst '82 stolze Besitzer eines Campmobils geworden sind, sind ideale Voraussetzungen für eine solche Reise geschaffen. Für mich ist es jetzt an der Zeit, Informationen über den Berg zu sammeln. Leider sind alle erhältlichen Berichte und

Beschreibungen älteren Datums, viele sind dazu noch ziemlich widersprüchlich. Aus den etwa zehn Berichten, die überwiegend in verschiedenen Alpinmagazinen veröffentlicht wurden, ist zu ersehen, daß ausnahmslos mit größeren Problemen hinsichtlich der dortigen Bevölkerung, auf die man angewiesen ist, zu rechnen ist. (Die Besteigung ohne staatliche Genehmigung sowie ohne "Bergführer" ist weiterhin streng verboten!)

Für 1983 bzw. 1984 nehmen die beiden bekannten Münchner Unternehmen für Bergsteiger- bzw. Trekkingreisen, die Firmen "DAV Berg- und Skischule" und "Hauser-Excursionen International" den Ararat in ihr Programm auf. Eine telefonische Anfrage bei der ersten Firma bezüglich Informationen brachte keinen Erfolg. (Die Dame am Apparat riet mir, ich solle am besten eine Reise in ihrem Büro buchen.) Auch eine Anfrage in der zweiten Firma blieb ohne die gewünschte Auskunft.

So lasse ich in einer Münchner Tageszeitung eine Anzeige veröffentlichen, worauf mich tatsächlich ein Herr anruft und mir mitteilt, daß er gerne bereit sei, im Rahmen eines privaten Diavortrags Informationen zur Verfügung zu stellen. Leider lag auch seine Araratbesteigung naturgemäß etliche Jahre zurück. Ein Diavortrag während eines "Trekking-Informationsabend" bringt keine wesentlichen Neuigkeiten, da auch diese Bilder und natürlich die dazugehörigen Erlebnisse weit über zehn Jahre alt sind. Gegen Ende des Jahres bin ich noch immer nicht im Besitz neuerer Informationen über den Berg.

Eine Anfrage im Türkischen Fremdenverkehrsbüro in München bringt die weise Erkenntnis: "Eine Araratbesteigung ist völlig problemlos!" Man verwies mich an das Türkische Konsulat. Der dortige Anruf bringt nichts Neues: "Hier sind wir nicht zuständig, bitte wenden sie sich an das Türkische Fremdenverkehrsbüro".

Kurze Zeit später lese ich in einer Alpinzeitschrift eine Notiz über den Ararat, versehen mit einigen türkischen Kontaktadressen. Ein Brief wird aufgesetzt, ein Freund übersetzt ihn in die türkische Sprache, ich kopiere dieses Schreiben und schicke es an folgende Stellen:

Türkische Regierung in Ankara, Innenministerium,
Türkischer Alpenverein, Ankara sowie an ein türkisches Bergsteiger-Reisebüro in Istanbul. (Anschriften siehe unter "Nützliche Adressen", Seite 76)

Die Briefe an die beiden erstgenannten Stellen bleiben bis zum heutigen Tage unbeantwortet, während das Reisebüro einen kleinen Prospekt (in deutscher Sprache) schickt mit den dazugehörigen Preisangaben.

Eine weitere Anfrage sende ich an die Türkische Botschaft nach Bonn-Bad Godesberg und alsbald erhalte ich einen Satz Formulare mit entsprechendem Begleittext. (siehe Seite 83) Diese Formblätter habe ich sorgfältig ausgefüllt und dann pro Teilnehmer in sechsfacher! Ausfertigung (Kopien!) und mit jeweils einem Lichtbild pro Formular versehen ca. Anfang März nach Bonn zurückgesandt. (Bis spätestens 1.4. des laufenden Jahres müssen die Anträge in Ankara vorliegen.)

Man kann übrigens keineswegs erkennen, daß diese Formblätter etwas mit einer Bergbesteigungs-Genehmigung zu tun haben sollen.

Gegen Ende Mai - kurz vor unserem geplanten Start in die Türkei - weiß ich nicht, ob nun eine Genehmigung erteilt

worden ist oder nicht. Eine schriftliche Anfrage in Bonn soll Klärung schaffen. Drei Tage später kommt Post aus der Bundeshauptstadt:

"Sehr geehrter Herr Radehose!
Ihrer Besteigungsgenehmigung ist von den türkischen Behörden stattgegeben worden. Bitte teilen Sie uns noch kurz mit, wann der Termin Ihrer Einreise in die Türkei ist. Wir wünschen Ihnen einen angenehmen Aufenthalt!"

Sollte sich doch alles noch zum Guten wenden? Nun - wir werden sehen!

Die letzten Wochen vor unserem Start sind wie immer vor einer längeren Reise von ziemlicher Hektik begleitet. Neben dem normalen Arbeitsalltag laufen die notwendigen Vorbereitungen: Der Campingbus muß noch zur Inspektion, Einkäufe sind zu tätigen, ein Dachgepäckständer muß noch montiert werden, die Bergausrüstung muß noch kontrolliert werden, teilweise sind dazu noch Ergänzungen notwendig. Auch der Zahnarzt wird wie immer vor einer größeren Reise konsultiert.

Dann kann endlich der Bus beladen werden.

Am Abend vor unserer Abreise feiern wir noch mit Freunden gebührend Abschied. Im Nachbarort ist gerade Volksfest, ein passender Zeitpunkt hinzugehen. In der berechtigten Annahme, daß bayerisches Bier dem türkischen geschmacklich wohl überlegen sein muß, scheine ich instinktiv auf Vorrat zu trinken. Wie ich an diesem Abend heim gekommen bin, weiß ich jedenfalls nur von den Erzählungen der Freunde.

Am nächsten Tag - es ist Sonntag - starten wir gegen 14.00 Uhr in ein neues, langherbeigesehntes Abenteuer.

R e i s e k o s t e n i m V e r g l e i c h

DAV-Berg- u. Skischule, 17-tägige Flugreise,
Gipfel: Ararat u. Erciyes Dag, Besichtigungen,
Preis 1984 pro Person: DM 3.960,--

Hauser-Exkursionen-International, 17-tägige Flugreise,
Gipfel: Ararat u. Kackar, Besichtigungen,
Preis 1984 pro Person: DM 3.780,--

Unsere Reise, 36-tägige Reise mit Wohnmobil, 2 Personen
Gipfel: Erciyes Dag, Nebengipfel des Kackar, Ararat,
Besichtigung von Ankara, Göreme, Istanbul
Erholung am Meer
Preis 1984 anteilmäßig pro Person: DM 1.519,50 (alles eingeschlossen!)

A u s m e i n e m T a g e b u c h

Anmerkung:

Die Erlebnisse am Berg bzw. im Gebirge sind ausführlich beschrieben, während die übrigen Tagesabläufe, welche keinen bestimmten Zusammenhang mit den Bergbesteigungen erkennen lassen, in gekürzter Form wiedergegeben sind.

Sonntag, 27. Mai 1984:

Nachdem die Tage zuvor von Reisevorbereitungen voll ausgefüllt waren, sind wir beide nun doch ziemlich erleichtert, als wir endlich den Dieselmotor des gerade aus der Inspektion gekommenen Campingbusses anlassen können. Es ist bereits früher Nachmittag, bis wir die ersten Kilometer der über 4000 Kilometer weiten Strecke nach Ostanatolien unter die Räder nehmen.

Ich selbst bin heute durch allgemeines Unwohlsein - Nachwirkungen des vorabendlichen Volksfestbesuchs - etwas gehandikapt und ziehe es deshalb vor, schon nach etwa einer Stunde mich nach hinten zu begeben, um ein wenig zu schlafen. Bisher war das Wetter freundlich, doch als ich bei Villach wieder wach werde, regnet es stark. Unsere Reise führt uns weiter über Klagenfurt zum Loiblpaß, wo wir völlig problemlos die Grenze nach Jugoslawien passieren. Der Regen hat sich inzwischen zum Wolkenbruch gesteigert; der Scheibenwischer kann die Wassermassen kaum bewältigen.

In den frühen Abendstunden erreichen wir Ljubljana. Auf dem Parkplatz eines Motels zwischen Ljubljana und Zagreb verbringen wir in unserem Bus die erste Nacht unserer Reise.

Montag, 28. Mai 1984:

Wir haben uns vorgenommen, die Hektik der letzten Tage vor dem Start nicht auf die Anreise in die Türkei zu übertragen. So haben wir drei oder vier Tage für die 1900 Kilometer lange Strecke bis Istanbul eingeplant. Es ist nicht zuletzt deshalb sinnvoll, sich für diese Strecke Zeit zu nehmen, weil diese Balkan-Route sehr stark frequentiert wird und als sehr unfallträchtig bekannt ist.

So schlafen wir an diesem Morgen aus, Frühstück dann ausgiebig und ich beschäftige mich anschließend mit der Montage des neu erworbenen Dachgepäckträgers, der tags zuvor gefährlich locker geworden war.

So fahren wir erst gegen Mittag weiter in Richtung Zagreb. Wir passieren regelmäßig Straßenbaustellen, die den Verkehrsfluß erheblich behindern. Immer wieder wird man durch sehr riskante Überholmanöver von Lastwagenfahrern gezwungen, abzubremsen, ja zum Teil sogar zur Vollbremsung!

In den Abendstunden durchfahren wir Belgrad, übrigens auf einer gut angelegten Stadtautobahn. Als die Dämmerung ein-

setzt, halten wir auf dem Parkplatz einer Raststation ca. 60 Kilometer südlich von Belgrad. Das Wetter ist inzwischen sehr schön geworden, man spürt regelrecht, daß man den Bereich des unbeständigen Wetters hinter sich gelassen hat und nun langsam in den Klimabereich Südeuropas eindringt.

Dienstag, 29. Mai 1984:

Es gibt zwei Hauptrouten in die Türkei: die wohl am meisten benützte ist die über Bulgarien, die andere ist die etwas weitere Strecke über Griechenland. Wir haben uns schon daheim für die Griechenlandroute entschlossen, sicherlich nicht zuletzt deshalb, weil unsere erste größere Urlaubsreise uns vor acht Jahren zum Skibergsteigen nach Griechenland führte und wir dieses Land irgendwie in unser Herz geschlossen haben. Ein weiterer Grund ist der, daß für die Durchreise in Griechenland kein Transitvisum verlangt wird, sowie der wesentlich kostengünstigere Dieselmotorkraftstoff. Auch führt die Route durch Griechenland relativ häufig an der Küste des Agäischen Meeres entlang.

Bei strahlendem Sonnenschein fahren wir am Morgen weiter bis in die Gegend um Nis, wo sich die beiden erwähnten Hauptrouten trennen. Über Vranje und Titov Veles gelangen wir am späten Nachmittag an die Grenze nach Griechenland. Auch hier vollziehen sich die Grenzformalitäten ohne jegliche Schwierigkeiten. Unser Tank ist inzwischen fast leer und so ist das nächste Ziel eine Tankstelle zum Völltanken.

(1 Liter Diesel: 28 drs. = DM 0,72)

Weiter geht es bis Thessaloniki, einer typischen griechischen Hafenstadt, in der die Beschilderung für den Transitverkehr etwas problematisch geregelt ist. So finden wir nur mit Mühe den Abzweig für unsere Strecke nach Kavála. Als wir endlich einen Campingplatz finden, ist es bereits 22.00 Uhr geworden und wir sind entsprechend müde. Hier in Amfipolis haben wir inzwischen die Küste erreicht. Es ist immer noch herrlich warm, so daß man sich auch mit leichter Kleidung draußen aufhalten kann. Erst jetzt kommt bei uns die typische Urlaubsstimmung auf, nach der wir uns so lange gesehnt haben.

Mittwoch, 30. Mai 1984:

Heute wird lange geschlafen. Erst gegen 11.00 Uhr verlassen wir den Campingplatz, um die nächste Etappe in Angriff zu nehmen. Unser heutiges Ziel soll möglichst nahe vor Istanbul liegen. Über Kavála, Xánthi, Komotini und Alexandróupolis erreichen wir etwa um 14.30 Uhr die griechisch-türkische Grenze. Die Grenzformalitäten sind hier zwar unproblematisch, jedoch ziemlich zeitaufwendig. Auch hier wie an der Grenze nach Griechenland wird das mitgeführte Auto als Vermerk in den Reisepaß eingetragen, damit die jeweiligen Behörden die

Gewißheit haben, daß der Wagen nicht unerlaubterweise im Land weiterverkauft wird, sondern vom Einreisenden bei der Ausreise wieder mitgeführt wird. Die Zollkontrolle fällt praktisch ganz aus; der entsprechende Beamte winkt großzügig ab und deutet uns, weiterzufahren. Ich habe manchmal den Eindruck gewonnen, daß die Zollbeamten bei Wohnmobilen lieber gar nicht kontrollieren, als sich die Mühe zu machen, die meist doch ziemlich umfangreiche Einrichtung eines solchen Fahrzeugs zu inspizieren.

Auffällig für uns ist noch die Tatsache, daß bereits hier an der Grenze relativ viele Soldaten patrouillieren und man wird sogleich daran erinnert, daß wir in ein Land einreisen, welches vom Militär regiert wird.

Interessant ist für uns ferner der hiesige Wechselkurs: Haben wir beim Umtausch in Deutschland für 1 DM 95 türkische Lira bekommen, erhalten wir nun an der Grenze über 30 Prozent mehr, nämlich 138 TL. (türkische Lira).

Nach etwa einer Stunde Grenzaufenthalt setzen wir gegen halb vier unsere Fahrt fort. Es dämmt bereits, als wir kurz hinter Tekirdag einen sehr einfachen, am Meer gelegenen Campingplatz finden.

Donnerstag, 31. Mai 1984:

Um die Mittagszeit erreichen wir Istanbul, die einzige Stadt der Welt, die auf zwei Kontinenten liegt.

Nur mit der Hilfe eines mühsam bestellten Taxis, das vor uns fährt und so den Weg weist, finden wir zu dem Haus von Bekannten, denen wir einen kurzen Besuch abstatten. Es sind die Eltern eines Münchner Freundes, von denen wir noch einige nützliche Türkei-Informationen erhalten. Eine Kontaktadresse in der Türkei halte ich für vorteilhaft, denn gerade für Reisen in die östlichen Landesteile kann sie unter Umständen hilfreich sein.

Es fällt nicht leicht, an dieser faszinierenden Weltstadt am Bosphorus fast unbeachtet vorbeizufahren, doch unser Ziel liegt weit im Osten und man sollte sich vor Augen halten, daß bis an die iranische Grenze für uns nochmals zwischen 2000 und 2500 Straßenkilometer zurückzulegen sind. Dabei sollte man nicht außer acht lassen, daß zum Teil der Straßenzustand sehr schlecht sein kann.

Es ist bereits später Nachmittag und der Berufsverkehr hat inzwischen in vollem Umfange eingesetzt, als wir mit dem VW-Bus über die weltberühmte Bosphorusbrücke - übrigens mit 1070 m Spannweite die längste Europas - den asiatischen Teil Istanbuls erreichen. Die vielen Vororte, die wir während der folgenden Stunde zu durchfahren haben, lassen uns das Ausmaß des Ballungsraumes Istanbul deutlich werden.

Wir fahren nun auf der wohl wichtigsten Verbindungsstraße der Türkei, nämlich auf der Straße in Richtung Ankara. Etwa 100 km östlich von Istanbul finden wir an einer Tankstelle eine Möglichkeit, im Bus die Nacht zu verbringen. Im benachbarten Restaurant - in der Türkei "Lokantasi" genannt - nehmen wir das Abendessen ein. Es ist gut, reichlich bemessen und nicht zuletzt sehr billig. (Für ein komplettes warmes Essen mit Ge-

tränk ist mit umgerechnet DM 2,50 bis 4,00 DM zu rechnen.) Während der folgenden Tagesabläufe wird immer wieder erwähnt werden, daß wir mit Einbruch der Dunkelheit einen Standplatz für die Nacht gefunden haben. Dazu ist es wichtig zu wissen, daß es allgemein nicht empfehlenswert ist, nachts zu fahren. Das betrifft die Osttürkei ebenso wie die fortschrittliche westl. Türkei. Zum Teil äußerst riskante Überholmanöver, schlechte Straßen, unbeleuchtete Baustellen und auf die Fahrbahn gelaufene Tiere wie z.B. Schafe sind die wichtigsten Gründe dafür. (siehe auch Seite 47).

Freitag, 1. Juni 1984:

Heute haben wir uns das etwa 300 km entfernte Ankara zum Ziel gesetzt. Das Wetter ist ziemlich schlecht, es ist kühl, der Himmel ist wolkenverhangen und es regnet ab und zu.

Wegen einer Straßenbaustelle sind wir gezwungen, eine längere Umleitungsstrecke zu fahren, die uns einen ersten Eindruck über die "unbefestigten Straßen der Türkei" vermittelt. Trotz des Regens ist die Straße furchtbar staubig und die Schlaglöcher lassen nur eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 30 bis 40 km/h zu. So sind wir über eine Stunde unterwegs, bis endlich der Straßenbelag besser ist. Außer dieser Abwechslung vollzieht sich die Fahrt nach Ankara ohne nennenswerte Momente. Auch die Landschaft ist nicht gerade abwechslungsreich zu nennen.

Am Nachmittag fahren wir auf den ca. zwanzig Kilometer westlich von Ankara gelegenen und im Reiseführer vermerkten Campingplatz Mocamp Susuzköy. Das Wetter ist hier immer noch schlecht; wir sind müde und gehen frühzeitig schlafen.

Am heutigen 1. Juni beginnt der Fastenmonat "Ramadan" oder auch "Ramasan" genannt, der die gläubigen Moslems vier Wochen zu sehr strenger Mäßigung zwingt. Diese Tatsache wird uns im Verlauf der kommenden Wochen immer wieder deutlich werden.

Samstag, 2. Juni 1984:

Das Wetter ist heute besser. Mit dem Linienbus - die Haltestelle liegt übrigens direkt vor der Campingplatz-Einfahrt - fahren wir nach dem Frühstück in die Innenstadt von Ankara. Ein sehr sympathischer Türke, der lange Zeit in Deutschland gearbeitet hatte, erklärt uns in sehr gutem Deutsch einiges über die Stadt und geht dann mit uns zum Mittagessen. Anschließend besuchen wir beide noch Teile der Neustadt, sowie den Basar und den Genclik-Park. Ein kräftiges Gewitter beendet unseren Ankarabesuch leider früher als geplant. Per Autostop fahren wir zurück zum Campingplatz. Auf dem Platz vor Ankara beträgt die Gebühr für eine Übernachtung (Wohnmobil, 2 Pers.) TL 1.700,-- (= DM 12,--). (Stand: Sommer 1984)

Sonntag, 3. Juni 1984:

Aus dem Gewitterregen vom Vorabend ist offensichtlich ein kleines Zwischentief geworden. Es ist kühl und der Himmel wolkenverhangen.

Die Weiterfahrt führt uns heute ca. 300 km über Kirsehir und Nevsehir nach Göreme, Mittelpunkt der wohl in ihrem Charakter auf der Welt einzigartigen Landschaft Kappadokiens. Am späten Nachmittag erreichen wir einen sehr schön gelegenen Campingplatz. Sogleich bemerke ich eine passende Stelle, an der ich den Wagen abstellen möchte. Daß sich diese sorgfältig eingeebnete Fläche schließlich als metertiefes Sandloch entpuppt, bemerke ich erst wenige Augenblicke später, als der Wagen bis zur Achse im Sand festsetzt. Im gleichen Moment öffnet der Himmel seine Schleusen und es gießt in den folgenden zwei Stunden ohne Unterbrechung. Währenddessen sitzen wir im teppichgeschmückten Büro des Campingplatzbesitzers und trinken den inzwischen zur Gewohnheit gewordenen Cay (Tee). Ganz offensichtlich hat der Chef uns gegenüber ein schlechtes Gewissen, denn als der Regen endlich nachläßt, legt er selbst am Wagen Hand an und mit Hilfe des Wagenhebers und eilig herbeigeholter Steine gelingt es uns, nach einer halben Stunde den VW-Bus wieder freizubekommen.

Montag, 4. Juni 1984:

Auch heute ist das Wetter alles andere als freundlich und so fällt unser Entschluß bezüglich des Tagesablaufs leicht: Wir wollen Kaymakli, einer der beiden bekanntesten unterirdischen Höhlenstädte Kappadokiens einen Besuch abstatten. Wir sind tief beeindruckt von diesem Bauwerk, das im 10. Jahrhundert zur Zeit der Christenverfolgung Tausenden von Menschen in sieben Stockwerken Schutz vor deren Verfolgern bot. Die Besichtigung von all diesen sehr sehenswerten historischen Objekten ist ganz besonders in der Vor- oder Nachsaison dem Besucher anzuraten. So hielten sich zur Zeit unseres Besuchs in der Höhlenstadt Kaymakli etwa zehn Personen auf!

Am Nachmittag bessert sich das Wetter und gegen Abend wird sogar der Blick zum 80 km entfernten Erciyes Dag frei. Kurze Zeit später ist der Himmel wolkenlos und wir erleben auf einer felsigen Anhöhe unweit unseres Campingplatzes einen herrlichen Sonnenuntergang.

Dienstag, 5. Juni 1984:

Endlich gutes Wetter!

Um günstiges Licht zum Photographieren zu haben, stehe ich heute schon um 5.00 Uhr auf und streife vier Stunden durch das Tal von Göreme. Die Morgenstimmung ist herrlich, noch ist alles still, nur das intensive Gezwitscher der zahlreichen Vögel begleitet mich auf meinem morgendlichen Spaziergang. Mir ist übrigens während der ganzen Türkeireise immer wieder der

Vogelreichtum aufgefallen, sicherlich eine Folge der wesentlich geringeren Industrialisierung und damit geringeren Luftverschmutzung.

Ich habe die Möglichkeit, einige sehr schöne Motive aufzunehmen und komme gegen 9.00 Uhr zum Campingplatz zurück. Nach dem Frühstück entschließen wir uns, zusammenzupacken und über Kayseri weiter zum Erciyes zu fahren, dem ersten Bergziel unserer Türkeireise. Die ca. 80 km Distanz bis Kayseri sind in eineinhalb Stunden zurückgelegt und um die Mittagszeit erreichen wir diese auffällig saubere und gepflegte Teppichstadt am Fuß des höchsten Berges Mittelanatoliens. Kaum haben wir den Wagen zum Stehen gebracht, als wir von einem Mann in schwäbischer Mundart angesprochen werden. Dabei stellt sich heraus, daß der hilfsbereite junge Mann zwar Türke ist, jedoch als solcher - allein schon durch seine Aussprache - nicht ohne weiteres zu erkennen ist. Er ist wohl ein typisches Beispiel für viele seiner Landsleute. Vor 33 Jahren in Ludwigsburg geboren, dort aufgewachsen, kommt er sechszwanzigjährig zusammen mit seinen Eltern in die Heimatstadt der Familie. Er erklärt uns, er habe große Schwierigkeiten gehabt, sich hier einzuleben und erst jetzt - nach sieben Jahren - sei er einigermaßen "akklimatisiert". Trotz der vielen Jahre in Deutschland ist er ein strenggläubiger Moslem geblieben, der jetzt zur Fastenzeit die Regeln des Islam einhält und tagsüber keinerlei Speisen und Getränke zu sich nimmt.

Er zeigt uns die Stadt, wobei uns ganz besonders das Innere einer Moschee, sowie die dazugehörigen Erklärungen der moslemischen Gebräuche beeindruckt haben.

Er ist uns noch behilflich beim Einkauf von Obst und Gemüse; dann verabschieden wir uns herzlich und fahren auf der durch viele Hinweisschilder problemlos zu findenden Bergstraße hinauf zum Derwentpass, dem 2100 m hoch gelegenen Ausgangspunkt für die übliche Besteigung des 3916 m hohen Erciyes.

Ein für türkische Begriffe komfortabler, mehrstöckiger Bau bietet dem Bergsteiger Unterkunft. Wir werden von dem Hüttenaufseher sehr freundlich empfangen und sogleich zum Tee eingeladen. Ich erkläre ihm, daß wir Morgen den Erciyes besteigen wollen und die Nacht in unserem Campingbus verbringen werden. Dann stellen wir das Fahrzeug etwas abseits ab und sortieren die Ausrüstung für die folgenden zwei Tage. Dabei haben wir die "Unterstützung" der überaus interessierten Bergnomaden; besonders die Kinder sind übereifrig. Gutes Zureden hilft nicht und deshalb sehen wir uns gezwungen, die Schiebetüre zu schließen und die nötigen Vorbereitungen "unter Ausschluß der Öffentlichkeit" vorzunehmen.

Es ist durchaus verständlich, daß Fremde für die dortigen Menschen immer eine kleine Sensation bedeuten und entsprechende Neugierde als normal anzusehen ist. Trotzdem ist oftmals eine Trennung zwischen gesteigertem Interesse und echter Belästigung der umherstehenden Personen kaum möglich. Man kann verallgemeinern, daß die Menschen in den unterentwickelten Gebieten einerseits im Durchschnitt sehr freundlich und vor allem auch sehr hilfsbereit sind, andererseits diese ganz sicher positiven Eigenschaften für mitteleuropäische Anschauung auch oft übertrieben wirken und deshalb belästigend sein können. Ein hartes Wort mit entsprechender Geste kann

dann wieder klare Verhältnisse schaffen. Wie schwierig es ist, in der jeweiligen Situation richtig zu reagieren, mag abschließend folgendes Beispiel verdeutlichen:

Um 21.30 Uhr - es ist inzwischen längst dunkel geworden - sind wir im Begriff, schlafen zu gehen. Wir sind nur leicht bekleidet, als es plötzlich an der Wagentür klopft. Überrascht schauen wir uns an und öffnen die Tür. Vor uns steht ein Schafhirte und möchte uns in seinem Blechnapf den Rest seines sicherlich mühsam zubereiteten Abendessens bringen. Ich versuche ihm zu erklären, daß wir bereits gegessen haben und er bitte nicht böse sein möge, wenn wir seine Freigebigkeit zurückweisen. Bezogen auf die türkische Mentalität entspricht eine solche Zurückweisung sehr oft einer Beleidigung der entsprechenden Person.

Danach kehrt endlich Ruhe ein und wir können endlich einschlafen.

Mittwoch, 6. Juni 1984:

Der Erciyes ist nicht nur ein begehrtes sommerliches Gipfelziel, sondern hier findet sogar der Pistenskifahrer ideales Gelände vor. Wenige Meter neben dem Unterkunftshaus befindet sich die Talstation eines Sessellifts, der immerhin 600 Höhenmeter überwindet. Unter bzw. neben diesem Lift, der während der Sommermonate außer Betrieb ist, steigen wir in den Morgenstunden auf einem einfachen Fahrweg auf. Wir führen die Biwak-ausrüstung mit und gewinnen trotz der relativ schweren Rucksäcke schnell an Höhe.

Wir trauen unseren Ohren kaum, als plötzlich über die Lautsprecher, die an den Liftmasten angebracht sind, anfangs bekannte Popmusikrhythmen, später dann türkische Klänge ertönen und auf diese Weise die Abgeschiedenheit dieser Bergregion auf eine bisher nicht gekannte Art verändern. Offenbar haben die mit der sommerlichen Liftinspektion beschäftigten Arbeiter uns eine Freude machen wollen.

Über die Mittelstation erreichen wir in knapp zwei Stunden die Bergstation, in deren Nähe wir eine längere Rast machen. Hier oben müssen wir nun entscheiden, ob wir die übliche Route über die Ostflanke oder den entfernungsmäßig weiteren Anstieg über den Grat wählen wollen. Unsere Entscheidung fällt für die Normalroute und deshalb queren wir nach rechts und kommen kurze Zeit später zur Schneegrenze auf etwa 2800 m.

Das Gelände ist hier ziemlich zergliedert; es gibt viele Mulden, doch man kann durch geschickte Routenwahl diese weitgehendst umgehen. Gegen 11.00 Uhr kommen uns die beiden Österreicher aus Zell a. See entgegen, die wir bereits am Vortag am Unterkunftshaus kennengelernt haben. Sie haben den Gipfel im Rahmen einer Tagestour erreichen können und müssen nun mühsam durch den weicher werdenden Schnee zurück zum Ausgangspunkt, während ihr Führer uns schon vor eineinhalb Stunden bei idealen Firnbedingungen auf Skiern entgegenkam. Die beiden Entgegenkommenden bestätigen, daß der Erciyes als Tagestour durch die 1800 Höhenmeter und die Distanz eine nicht zu unterschätzende Bergfahrt sei.

Wir verabschieden uns herzlich und nach insgesamt 5 1/2 Std. Aufstiegszeit entschließen wir uns auf etwa 3050 m unser Lager zu errichten. Es entsteht direkt unter dem Gipfelstock des

Erciyes, dort wo die Neigung des Geländes langsam zunimmt. Am Nachmittag liegen wir auf unseren Isoliermatten in der Sonne. Nach der Hektik und den Anstrengungen der letzten Tage kommt bei mir das erste Mal in diesem Urlaub das Gefühl von innerer Ruhe und Ausgeglichenheit auf. Wir sind allein, das Wetter ist herrlich und die Stimmung entsprechend.

Donnerstag, 7. Juni 1984:

Schon lange vor Sonnenaufgang bin ich wach. Vor dem Zelt erlebe ich eine herrliche Morgenstimmung. Dazu ist es unwahrscheinlich still.

Gerade in den heißen Ländern sind die Momente vor und nach Sonnenauf- bzw. -untergang am schönsten.

Dann wecke ich Annemarie, wir frühstücken und brechen um 6.00 Uhr auf. Heute sind ideale Verhältnisse; der Schnee ist hart gefroren und mit Hilfe der Steigeisen und Skistöcke gewinnen wir rasch an Höhe. Da die Rinne, in die wir einsteigen als sehr steinschlaggefährlich gilt, haben wir die Schutzhelme aufgesetzt, auch das Sicherungsseil haben wir vorsichtshalber angelegt. Im unteren Teil ist die Rinne ziemlich schmal, jedoch nicht steil, nach oben hin nimmt sie stetig an Steilheit zu. Kurz unterhalb des Gipfelgrates dürfte die Neigung etwa 40 Grad betragen.

Die Stimmungen sind heute überwältigend; immer wieder bleiben wir stehen und der Blick geht hinaus in die Weite des mittel-anatolischen Hochlands. Bis zum Horizont tauchen immer wieder Hügelketten auf, zwischen denen sich Wolkens Schleier festgesetzt haben.

Wir lassen uns Zeit heute und erst gegen 10.30 Uhr steigen wir oberhalb eines markanten Felsturms auf den Grat aus. Nun wird auch der Blick auf die andere Seite des Berges frei. Nach einer kleinen Rast legen wir die letzten Höhenmeter zum höchsten Punkt zurück und stehen um 11.30 Uhr am Gipfel des Erciyes Dag. Wir sind allein und da wir am Gipfel eines völlig alleinstehenden Berges stehen, haben wir irgendwie das Gefühl zu schweben. Nach einer kurzen Verschnaufpause quere ich allein die wenigen Meter hinüber zum Fuß des felsigen Gipfelturms. Der Grat dort hin ist überwachtet und nicht ganz ungefährlich.

Es muß dazu an dieser Stelle bemerkt werden, daß der Erciyes zwei Gipfel aufzuweisen hat, nämlich neben dem Haupt- oder Schneegipfel, der für die meisten Bergsteiger der Endpunkt der Besteigung ist, den sehr selten bestiegenen Felsgipfel. Dieser vielleicht zwanzig Meter hohe Gipfelturm des Felsgipfels ist nur mit einer Kletterpassage im IV. Grad zu erreichen; der Fels ist ziemlich brüchig, unten leicht überhängend und ich will ohne Sicherung von unten das Risiko nicht auf mich nehmen.

So gehe ich zurück und wenig später steigen wir gemeinsam zum Lager ab. Das Seil haben wir abgelegt und da der Schnee nun ideal aufgefirnt ist, vollzieht sich bei mir der Abstieg in einem flotten Tempo, so daß ich bereits in einer guten halben Stunde wieder am Zelt ankomme.

Zu späterer Jahreszeit, wenn in der Rinne der Fels zutage tritt, dürfte der Abstieg (und natürlich auch der Aufstieg)

infolge der erhöhten Steinschlaggefahr weitaus gefährlicher sein als jetzt im Frühsommer.

Das Zelt ist bald abgebaut und eine Stunde später sind wir wieder unterwegs in Richtung zum Campingbus. Problemlos kommen wir gegen 16.00 Uhr am Auto an und trocknen danach unsere Ausrüstung in der warmen Nachmittagssonne. Der Hüttenaufseher erlaubt uns freundlicherweise die Duschen zu benutzen.

Wir beschließen, eine weitere Nacht hier oben zu verbringen, um dann anderntags unsere Reise in die Osttürkei fortzusetzen.

Freitag, 8. Juni 1984:

Bezogen auf die Ost-West-Ausdehnung der Türkei, liegt die Stadt Kayseri ziemlich genau in der Mitte des Landes. Die maximale Ausdehnung der Türkei beträgt in der Breite etwa 1.600 km. Die vielen Gebirgszüge erfordern Straßenläufe, die oft von der direkten, sprich kürzesten Distanz abweichen und so bei einer Durchquerung erhebliche Entfernungskilometer zurückzulegen sind. Bezieht man bei seinen Überlegungen noch den teilweise sehr schlechten Straßenzustand mit ein, wird jedem klar, daß bei einer Fahrt in die Osttürkei mit einem erheblichen Zeitaufwand zu rechnen ist.

So wollen wir heute eine größere Strecke hinter uns bringen. Über Sivas - wo wir Mittag essen und einige Einkäufe tätigen - kommen wir etwa 420 km weit bis ca. vierzig Kilometer vor Erzincan. Der Straßenzustand der 200 km-Strecke zwischen Sivas und Erzincan ist sehr schlecht, nur Schotterstraße. Hier beträgt die stündliche Kilometerleistung nur noch vierzig bis sechzig Kilometer.

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit finden wir im Hof einer Polizeistation einen idealen Standplatz für die Nacht. Die freundlichen Polizeibeamten laden uns zum Tee und Fernsehen ein, doch da wir sehr müde sind, lehnen wir dankend ab.

Samstag, 9. Juni 1984:

Die heutige Etappe führt uns zunächst nach Erzincan und dann entlang des Euphrat über Askale nach Erzurum. Die fast 2000 Meter hoch gelegene Stadt liegt auf einer baumfreien Hochebene und man kann fast erahnen, daß die Winter hier sehr lang und kalt sind. Die Hauptstadt Ostanatoliens ist Universitätsstadt. Wir kaufen hier noch einige Lebensmittel und steuern dann in den frühen Nachmittagsstunden das nächste Bergziel an. Ein Blick auf die Landkarte zeigt uns die Entfernung: 160 Kilometer Distanz liegen vor uns und wir haben berechnete Hoffnung, heute Abend den Ausgangspunkt für die geplante Bergfahrt im Kackargebiet zu erreichen.

Der Kackar - mit 3937 m höchster Gipfel der Kavron-Gruppe und Kulminationspunkt der gesamten Gebirgskette des Pontischen Gebirges - liegt in einer Gebirgsregion, die unseren Alpen sehr ähnlich ist.

Relativ schnell sind wir in Tortum. Obwohl die Straßenkarte die Strecke dorthin als "Straße ohne Belag" ausweist, ist sie in einwandfreiem Zustand. In der Annahme, daß auch die nächste Etappe problemlos ist, fahren wir zügig weiter, bis zu einem See, an dem die Straße laut Karte links vorbeiführt. Uns wird schnell klar, daß nun ein etwas schwierigerer Streckenabschnitt vor uns liegt. Die Straße - längst unbefestigt und nurmehr sehr schmal - führt steil in die zum See abfallenden Felswände hinauf. Entgegenkommende Fahrzeuge können nur noch passieren, wenn einem der Wagen eine Ausweiche zur Verfügung steht. Links von uns führen die Felswände steil nach oben, rechts stürzen die Wände einige hundert Meter senkrecht in den See. Enge Kurven geben der Strecke einen zusätzlichen "Reiz". Auch der dreiachsige Lastwagen, der uns - in dichte, schwarze Wolken von Dieselausgasen gehüllt - entgegenkommt, bringt einiges Kopfzerbrechen. So sind wir doch etwas erleichtert, als wir wieder Seeniveau erreichen. Als Fahrer atme ich erleichtert auf und Annemarie meint, sie habe so intensiv mitgebremst, daß ihr der Fuß weh tue.

Inzwischen ist es bereits 18.00 Uhr geworden. Ein weiterer Blick auf die Karte zeigt uns, daß wir nun unmittelbar vor einem für uns wichtigen Straßenabzweig stehen müssen. Die Annahme, der Straßenzustand müsse sich nun bessern, bestätigt sich leider nicht. Wir haben teilweise das Gefühl, auf einem Karrenweg durch einen Botanischen Garten zu fahren. Die Vegetation ist nämlich inzwischen sehr üppig; es gibt hier sehr viele Kirschbäume und immer wieder geht es auf schmalen Straßen durch kleinste Dörfer, in denen sehr oft Kinder am Straßenrand stehen und Kirschen zum Verkauf anbieten. Bedenkt man, wie viele Autos pro Tag hier fahren mögen, kommt man schnell zu dem Ergebnis, daß das Erfolgserlebnis eines Verkaufs wohl sehr selten eintreten muß. In dieser Region haben wir pro Stunde vielleicht drei/vier entgegenkommende Fahrzeuge gesehen.

Bei der nächsten Gelegenheit halten wir und kaufen bei einem kleinen Buben Kirschen. Für den Korb - in ihm befinden sich etwa 1 Kilogramm - verlangt er umgerechnet ca. 0.35 DM. Innerhalb einer Minute sind etwa zehn Kinder um unseren Wagen herum versammelt und ein etwas älterer Bursche deutet uns zu warten. Wenig später bringt er selbstbewußt eine ganze Steige Kirschen, in der Annahme, daß wir seine angebotene Ware auch kaufen werden.

Wir fahren weiter. Die Zeit läuft davon; es wird langsam dunkel, doch der Abzweig, der entsprechend der Karte längst erreicht sein müßte, ist weder zu sehen, noch zu ahnen. Die Straße hat immer noch "Forststraßencharakter". Im nächsten Dorf fragen wir und bekommen die Bestätigung, daß wir in die richtige Richtung fahren und daß nach drei Kilometern der lang herbeigesehnte Abzweig kommen muß. Aus den drei Kilometern werden schließlich deren acht, doch dann sehen wir tatsächlich ein Hinweisschild und sind dann tatsächlich bei einer Einmündung auf eine etwas bessere und vor allem breitere Straße. Leider bestätigt die Karte unsere Vermutung, noch weit von unserem geplanten Tagesziel entfernt zu sein. Inzwischen ist es dunkel geworden und wir beschließen, die Leute in dem nahegelegenen Haus zu fragen, ob wir den Wagen gegenüber für die Nacht abstellen dürfen. Der Mann, der uns

entgegenkommt, ist sehr freundlich und er bittet uns sogleich, den VW-Bus in die unmittelbare Nähe des Hauses zu stellen.

Wir sind hier mitten in einer wilden Gebirgsregion, steile Felswände ragen neben uns auf, unten rauscht der tosende Gebirgsfluß. Es ist sehr heiß, wir spüren, wie die Hitze des Tages sich in diesen Schluchten staut. Schweißgebadet sitzen wir in unserem Bus; das Thermometer zeigt über vierzig Grad. Die Heckklappe ist weit geöffnet, das Moskitonetz schützt vor den lästigen Stechmücken.

Plötzlich schrecke ich auf. Es klopft an der Tür. Der Mann, unter dessen besonderen Schutz wir nun stehen und dessen Gäste wir sind, bringt uns zusammen mit seiner Frau das Abendessen an den Bus: Suppe mit Brot, Milch, Tee. Wir begreifen nun den Begriff der schon sprichwörtlichen türkischen Gastfreundschaft. Leider können wir uns nur mittels Zeichensprache verständigen, doch das klappt erstaunlich gut.

Ich bin in einer eigenartigen Hochstimmung: Ich bin müde und doch hellwach, stolz, die halsbrecherische Fahrt glücklich hinter mich gebracht zu haben und gleichzeitig voller Erwartung. Irgendwie habe ich nun das Gefühl, endlich den "Ballast" der Zivilisation hinter mir gelassen zu haben und jetzt am Anfang eines neuen Abenteuers zu stehen. Ich spüre jedenfalls eine bisher nicht gekannte Art der Zufriedenheit in mir.

Sonntag, 10. Juni 1984:

Nach dem Frühstück fahren wir auf relativ guter Strake in Richtung Artvin bis zum langersehnten Abzweig und kommen nach einer knappen halben Stunde nach Yusufeli. Der kleine malerische Gebirgsort hat überregionale Bedeutung, denn hier gibt es fast alles zu kaufen, was für den anspruchslosen Bewohner der umliegenden Bergdörfer lebensnotwendig ist.

Hevek - unser heutiges Tagesziel - ist Ausgangspunkt für Bergfahrten im Kackar-Massiv. Der Ort ist in keiner der Auto-karten eingetragen und so wissen wir nicht, welche Distanz noch zurückzulegen ist.

Kurz nach Yusufeli wird der Straßenzustand sehr schlecht. Wenn ich in den folgenden Zeilen von "Straße" spreche, dann nur deshalb, weil in diesen ursprünglichen Gebirgsregionen die Verkehrsverbindungen mit anderen Maßstäben gemessen werden müssen. Folgende Definition mag das vielleicht verdeutlichen: All jene Wege, die von einem geländegängigen Wagen (möglichst mit hohem Radstand und Allradantrieb) zu befahren sind und die eine Mindestbreite von ca. drei bis vier Meter aufweisen, bezeichne ich als "Straße", alle anderen, die nurmehr von Tragtieren zu bewältigen sind, als "Wege".

Für die folgenden 29 km bis zu dem kleinen Bergdorf Sarigöl benötigen wir etwa drei Stunden. Die Fahrt dorthin erfordert volle Konzentration, denn auch hier verläuft die Straße meist in den steilen Bergflanken. In Sarigöl gönnen wir dem arg strapazierten Dieselmotor eine Verschnaufpause. Wir sind sofort von den hier stationierten Gebirgssoldaten zum Tee eingeladen. Als ich plötzlich erfahre, wie weit es noch bis

Hevek ist, bin ich ziemlich enttäuscht und mein Empfinden ist gespalten. Zweiunddreißig Kilometer, dazu noch schlechtere Strecke liegen vor uns.

Mancher ostalpine Hüttenaufstieg würde dem folgenden Streckenabschnitt zur Ehre gereichen; manchmal ist die Straße in der wildwachsenden Vegetation kaum noch zu erkennen. Immer häufiger müssen Bachbette fast zentimetergenau auf entsprechenden Steinen durchfahren werden. Auch Annemarie muß wiederholt aussteigen, um herabgefallene Felsbrocken von der Straße zu räumen.

In ganz besonderer Erinnerung werden auch die etwa acht bis zehn Bauarbeiter bleiben, die gerade während der Mittagszeit in einer Front auf dem halbfertiggestellten Dach ihrer Baustelle zum Gebet niederknieten, während wir direkt an ihnen vorrüberschaukeln. Inzwischen bekomme ich beim Fahren eine gewisse Routine. Mein einziges Hoffen bezieht sich auf das Durchhaltevermögen unseres VW-Busses, denn wir möchten nicht nur ohne ernststen Schaden zurück nach Yusufeli, sondern später noch weiter zum Ararat und die 4000 km heim nach Deutschland.

Endlich erreichen wir in den späten Nachmittagsstunden unser Ziel. Für die gut sechzig Kilometer Yusufeli - Hevek haben wir ziemlich genau sechs Stunden Zeit benötigt. Wir atmen erleichtert auf, als wir direkt am Bach unseren Bus sicher abstellen können.

Sofort sind wir umringt von zwanzig/dreiBig Kindern und ich werde das Gefühl nicht los, daß wir - wenn vielleicht auch nicht die ersten - so doch zu den ganz wenigen Europäern zu zählen sind, die hier im eigenen Fahrzeug angekommen sind. Im Rahmen eines Dorfrundgangs sehen wir nicht nur die sehr einfachen Wohnbedingungen, sondern der etwas englisch sprechende Dorflehrer zeigt uns noch Schule und "Hospital", wobei uns letzteres ganz besonders beeindruckt hat. Eine alte Behandlungsliege, ein kleiner Pappkarton mit veralteten Medikamenten sowie eine alte Spritze sind die komplette Ausstattung. Hevek hat weder elektrischen Strom noch Telefonanschluß und die Menschen leben hier wie vor hundert Jahren.

Am Abend sind wir beim jungen Dorflehrer und seiner Familie zum Essen eingeladen. Obgleich rein äußerlich sein Haus zu den vielleicht drei/vier komfortablen im Dorf gehört, ist die Innenausstattung für unsere Begriffe sehr einfach. Gekocht wird auf einem einflammigen Propangaskocher und an der Wand hängt eine kleine Petroleumlampe. Wir fühlen uns trotzdem sehr wohl und auch hier wird mir wieder einmal bewußt, wie wenig der Mensch zum Leben benötigt.

Die Verständigung klappt recht gut und wir erfahren unter anderem, daß der Ort im Winter infolge von Lawinenabgängen manchmal wochenlang von der Außenwelt abgeschnitten ist. In einigen Häusern leben die Menschen mit den Tieren in einem Raum.

An diesem Abend kann ich lange nicht einschlafen; es fällt mir schwer, den Unterschied zwischen den Lebensbedingungen in diesem abgeschiedenen Bergdorf und denen unserer zivilisierten Welt daheim zu verkraften.

**„Wenn ich die Zivilisation hinter mir lasse,
fühle ich mich sicher“**

(Heinrich Harrer)

Montag, 11. Juni 1984:

Am frühen Vormittag steigen wir wiederum mit Biwakausrüstung auf. Leider steht uns kein Kartenmaterial zur Verfügung und so sind wir auf Hinweise der Dorfbewohner, sowie auf oberflächliche Beschreibungen angewiesen. Prompt gehen wir in der ersten Stunde falsch, wie wir später feststellen müssen. Die beste Route zum Kackar wäre der Weg im Talgrund direkt neben dem Bachlauf, der bis zu den Häusern der letzten Siedlung verfolgt wird. Diese erreicht man in etwa einer Stunde ab Hevek. Hier verzweigt sich das Tal in zwei Seitentäler, von denen das linke (im Sinne des Aufstiegs) den weiteren Aufstieg vermittelt. In diesem Tal steigen auch wir weiter aufwärts.

Nach zwei Stunden kommen wir zu einer Alm. Zwei dort arbeitende, etwa 18 jährige Mädchen kommen sofort auf uns zu, um uns zu begrüßen. Wie viele der Dorfbewohner haben auch diese beiden jungen Frauen auffällig schöne Gesichtszüge, die sich von denen der bisher getroffenen Türken stark unterscheiden. Vermutlich haben diese Menschen georgische Vorfahren, denn es gibt in dieser Region einige Anzeichen dafür, wie z.B. einige georgische Kirchen.

Inzwischen ist es Mittag geworden und wir legen eine längere Rast ein. Es beginnt zu regnen. Hinter der Alm kommen wir über eine Altschneebrücke auf die andere Seite des Baches und nach zwei Stunden kommen wir zum Talschluß. Hier auf ca. 2700 m ist noch eine geschlossene Schneedecke vorhanden. (Die Schneegrenze liegt bei etwa 2600 m.)

Wir sind uns über den weiteren Aufstieg zum Kackar nicht ganz im klaren. Nachdem ich das Gelände ein wenig erkundet habe, entschließen wir uns, hier am Talschluß unser Lager zu errichten. Hinter einem hausgroßen Felsblock finden wir einen geschützten Platz. Die Gipfel sind in Wolken gehüllt und hin und wieder schneit es leicht.

Gegen Abend klart es überraschend auf und es wird empfindlich kalt. Nach dem Abendessen unternehme ich einen kleinen Erkundungsausflug. Ich steige anfangs über einen Gras- und Geröllhang, später durch eine steile Schneerinne aufwärts und kann es nach einer halben Stunde kaum glauben, über 400 Höhenmeter zurückgelegt zu haben. In der Annahme, den richtigen Weg gefunden zu haben, kehre ich um und bin in wenigen Minuten unten am Zelt.

Dienstag, 12. Juni 1984:

Nach einer kalten, klaren Nacht folgt ein herrlicher Sonnenaufgang. Der Schnee, der am Vortag grundlos aufgeweicht war, ist beinhart gefroren. Gegen 5.00 Uhr brechen wir auf. Mit den Steigeisen und den Skistöcken gewinnen wir in der steilen Rinne schnell an Höhe. Es macht mir Spaß, in dieser menschenleeren Gebirgsregion unterwegs zu sein.

Das Kackar-Gebiet ist ein ideales Skitourenengelände mit vielen Möglichkeiten. Auch unser heutiger Aufstieg wäre als Skitour höchster Genuß.

Nach etwa 400 Höhenmetern wird das Gelände weiträumiger. Ich bin noch immer nicht sicher, ob wir die richtige Route zu

unserem Ziel gewählt haben. Ich bin heute gut in Form und habe Annemie weit hinter mir gelassen. Es geht nun steil in eine Scharte. Oben angekommen bestätigt sich meine Vermutung: Wir befinden uns an der Basis des Gipfelaufbaus, jedoch nicht am Fuß des üblichen Westgrates, sondern am Beginn des Ostgrates. Alleine starte ich einen Versuch, über diesen Grat den Gipfel zu erreichen. Die technischen Schwierigkeiten scheinen im unteren Bereich zu liegen. Grundloser Sulzschnee zwingt mich jedoch zur Umkehr. Nach einer Stunde habe ich mühsam 150 Hm unter mir gelassen. Die Schwierigkeiten bis zur Umkehrstelle liegen zwischen dem I. und dem II. Grad, weiter oben wird das Gelände flacher und sicherlich auch leichter, doch bestimmt auch aufgrund des vielen Schnees mühsamer.

An der Scharte beschließen wir beide als Alternative den östlichen Nachbargipfel des Kackar zu besteigen. Zwar ist auch hier der Schnee sehr weich, doch bis auf wenige Stellen ist dieser Aufstieg unschwierig und so erreichen wir nach ca. einer Stunde den laut eigener Höhenmessung 3640 m hohen Gipfel. Direkt gegenüber ragt über uns der Kackargipfel auf und man sieht deutlich, daß der obere Bereich des Ostgrates leichter ist als der untere Teil.

Die Gipfelrast ist herrlich, weit reicht der Blick über die Gipfel. Im Norden muß das Schwarze Meer liegen, durch die starke Wolkenbildung kann man es erahnen. Weit hinten im Südosten erkenne ich am Horizont einen hohen, weißen Berg. Es muß der etwa 300 km entfernte Ararat sein. Auch Ausläufer des Kaukasus glaube ich zu erkennen.

Der Abschied von diesem einsamen Gipfel fällt uns nicht leicht, doch wir wollen heute noch zurück bis Hevek, um anderntags die anstrengende Rückfahrt in Angriff zu nehmen. Beim Abstieg trägt der Schnee erstaunlich gut und wir kommen in einer respektablen Zeit wieder zurück zum Zelt.

Das Wetter ist heute phantastisch, noch immer ist der Himmel wolkenlos. Zwei große Felsblöcke dienen als passende Unterlage für eine ausgiebige Rast. Wir liegen in der Sonne und der warme Wind zerzaust uns das Haar.

Der Abstieg vollzieht sich ohne nennenswerte Höhepunkte. Als wir beim Abstieg ein letztes Mal durch Hevek kommen, geht eine alte Frau auf Annemie zu, faßt sie am Arm und tastet sie ab, wobei sie mehrmals sehr freundlich das Wort "Tourist" ausspricht. Dies ist sicherlich eine Gegebenheit, die nur damit zu erklären ist, daß Fremde in dieser Region doch wohl selten anzutreffen sind.

Ein ausgiebiges Abendessen in unserem VW-Bus beschließt diesen erlebnisreichen letzten Tag im Kackar-Gebiet.

Mittwoch, 13. Juni 1984:

Am Morgen besucht uns ein junger Mann aus dem Dorf und bittet uns um einen Eintrag in das von ihm verwaltete "Fremdenbuch". Sehr wenige Eintragungen sind bisher vorgenommen worden und es drängt sich die Vermutung auf, daß bis zum heutigen Tag kaum Fremde hierher gekommen sind. (Ich weiß von zwei Münchner Unternehmen für Trekkingreisen, die auch in diesem Gebiet

organisierte Bergfahrten durchführen.)

Zusammen mit dem Dorflehrer mache ich anschließend die versprochenen Aufnahmen von ihm und seinen Angehörigen. Mir ist ferner die Bitte offeriert worden, weitere Fotos vom Dorf und seiner Umgebung zu machen. Wie man uns erklärt, soll ein Buch angelegt werden, in dem die Bilder dokumentarisch festgehalten werden sollen.

Es ist auffällig, daß selbst gutsituierte türkische Familien in den größeren Städten kaum im Besitz einer Kamera zu sein scheinen; erst recht trifft dieses natürlich auf die Landbevölkerung der abgeschiedenen Gebirgsregionen zu. Der Grund dafür dürfte sicherlich der islamische Glaube sein, der die Abbildung der Menschen nicht gestattet. So ist es verständlich, daß die Bewohner von Hevek auf Aufnahmen von Touristen angewiesen sind.

Dann verabschieden wir uns herzlich und es geht die gefürchtete Strecke zurück nach Yusufeli. Es scheint längere Zeit kein Fahrzeug mehr gefahren zu sein, denn es vergehen kaum fünf Minuten, in denen Annemie nicht herabgefallene Steine von der Straße räumen muß. Unterwegs nehmen wir noch drei Personen mit nach Sarigöl.

Einige Kilometer unterhalb Sarigöl findet die Fahrt vorerst ein jähes Ende. Die Straße - auch hier sehr schmal und nur einspurig zu befahren - wird von einem Lastwagen blockiert. Ich steige aus um nachzusehen und muß mit Entsetzen feststellen, daß ein schwerwiegender Getriebeschaden vorliegt. Die Antriebswelle ist gebrochen. In solchen Situationen bin ich nicht allzu optimistisch und so versuchen wir uns mit dem Gedanken abzufinden, daß wir hier für einige Stunden, wenn nicht sogar Tage festsitzen. Doch weit gefehlt!

Es dauert nicht lange, als ca. fünfzehn Personen zur Stelle sind und wir gemeinsam versuchen, den Lastwagen wegzuschieben. Leider steigt ausgerechnet an dieser Stelle die Straße leicht an und so bleibt es vorerst beim Versuch.

Nach einer Stunde trifft ein Jeep ein. Mit einem armdicken Hanftau wird er vor den Lkw gespannt. Der Geländewagen fährt langsam an, zwölf Personen schieben zusätzlich, das Seil spannt sich und ich traue meinen Augen nicht, langsam kommt der Lastwagen ins Rollen. So gelingt es tatsächlich, den schweren Lkw ca. 300 m weiter in eine Ausweiche zu ziehen und auf diese Weise die Straße wieder freizubekommen.

Nach eineinhalb Stunden Zwangsaufenthalt können wir die Fahrt fortsetzen bis nach einer weiteren Stunde abermals ein defekter Lastwagen die Straße versperrt. Nach einer halben Stunde haben die drei Insassen ihr Gefährt notdürftig repariert, so daß auch hier die Straße wieder frei wird.

So kommen wir wieder in die Abendstunden und bald halten wir wieder bei unserem gut beschützten Standplatz, auf dem wir schon vier Tage zuvor die Nacht verbracht hatten. Auch dieses Mal werden wir freundlich bewirtet und wir versuchen, mit allen erdenklichen Mitteln der Zeichensprache die herbeigelaufenen Leute an unserem Bergabenteuer teilhaben zu lassen.

Donnerstag, 14. Juni 1984:

Über Nacht ist das Wetter schlecht geworden. Wir nehmen heute Abschied vom Gebirge, um unserem großen Ziel ein entscheidendes Stück näher zu kommen. Wir fahren weiter in Richtung Olur und kommen in den Nachmittagsstunden über Kosor und Göle nach Kars.

Die Straßen dorthin, besonders die zwischen Kosor und Kars sind zum Teil sehr schlecht. Die karge Landschaft ist über weite Strecken sehr monoton; die tiefhängenden Regenwolken, der kalte Wind und die Einsamkeit geben diesem Gebiet Ostanatoliens ihr Gepräge. An einigen Hängen liegt noch der Restschnee des letzten Winters. Vereinzelt verlieren sich kleine Dörfer in dieser baum- und strauchlosen Hochsteppe. Um die sehr einfachen, am Dach mit Gras abgedichteten Lehmhütten ist in großen Mengen getrockneter Dung aufgeschichtet und unweigerlich mache ich mir Gedanken, wie die Menschen wohl die langen, kalten und schneereichen Wintertage in diesem zusätzlich durch Erdbeben gefährdeten Gebiet verbringen müssen. Die Temperaturen sinken im Winter nicht selten weit unter 20 bis 30 Grad unter den Gefrierpunkt. Interessanterweise ragt aus fast jedem Grasdach eine Fernsehantenne und wir fragen uns wiederholt, wie wohl die Menschen, die zu der ärmsten Bevölkerungsgruppe der Türkei gehören, den Gegensatz zwischen Realität und Traumwelt des Fernsehens verkraften.

In Kars kaufen wir einige Lebensmittel ein. Die Stadt liegt 1750 m hoch und zählt zu den kältesten und schneereichsten Orten der Türkei. Es gibt noch viele unbefestigte Straßen in dieser Stadt und da sie in dieser vegetationsarmen Gegend dem Wind voll ausgesetzt ist, wirbeln andauernd Staubwolken durch die Straßen, die dann alles in tristes Grau einhüllen. Wir sind uns einig, daß Kars mit Abstand die häßlichste Stadt ist, die wir auf unserer Türkeireise gesehen haben.

Die Fahrt führt uns nun in Richtung Erzurum bis Karakurt, dann weiter östlich bis zu einer Polizeistation an der Kreuzung Kagizman - Kötek. Wir werden von zwei sehr freundlichen Polizeibeamten, sowie einer Schäferhundfamilie mit drei kleinen Hunden begrüßt.

Trotz zum Teil sehr schlechter Straße haben wir heute fast 400 km zurückgelegt und der Gedanke, Morgen den Ararat, den östlichsten und damit von Deutschland entferntesten Punkt der Reise zu erreichen, läßt mich vor Aufregung lange nicht einschlafen.

Freitag, 15. Juni 1984:

Mit dem heutigen Tag beginnt für unsere Reise die entscheidende Phase. Eine wesentliche Frage tritt in den Vordergrund: Wird es uns gelingen, den Gipfel des Großen Ararat zu erreichen? Die Erlebnisse der kommenden Woche könnte man mit "Abenteuer am Ararat" betiteln. Abenteuer deshalb, weil die Ereignisse der nächsten Tage fast alle Nuancen menschlicher Empfindungen beinhalten.

In den frühen Morgenstunden setzen wir die Reise in Richtung Ararat fort. Das Wetter ist wieder sehr schön geworden. Die

Straße führt geradewegs auf die Grenze zur UdSSR, die bei Tuzluca nur noch fünf bis sechs Kilometer entfernt ist. Jen-seits der Grenze tauchen weiße Gebirgsketten auf und ein Blick auf die Karte weist Gipfelhöhen von über 4000 Meter aus.

In Tuzluca halten wir vor einer Bank, um einen Traveller-Check einzulösen. Wie in vielen türkischen Banken so ist auch in dieser der Hinweis "Traveller-Checks welcome" (Reisechecks werden angenommen) angebracht, doch oft muß mit erheblichem Zeitaufwand gerechnet werden, bis man dann tatsächlich in den Besitz des Geldes gelangt. Es ist auffällig, daß Bankange-stellte selten englische Sprachkenntnisse besitzen und so wirft allein diese Tatsache Probleme auf. In unserer Bank jedenfalls schaut man uns ziemlich ratlos an, der Check wandert durch die Hände aller Bankangestellten und man verdeutlicht uns, daß erst ein Telefonat mit Agri Klärung bringen kann. So bittet man uns Platz zu nehmen. Als in der folgenden halben Stunde keine Re-aktion seitens des Bankpersonals erfolgt, fragen wir nochmals nach und man bittet uns ins Büro des Direktors. Dieser hat in-zwischen die neueste Tageszeitung holen lassen, und uns wird sehr schnell die Problematik des Geschehens klar. Die Wechsel-kurse unterliegen täglich starken Schwankungen, so daß die geltenden Kurse oftmals nicht bekannt sind. Die Zeitung oder ein Telefongespräch bringt dann schnell Klarheit. So kommen wir nach fast einer Stunde Wartezeit doch noch zu unserem Geld.

Inzwischen hat der hiesige Wachmann bei uns nachgefragt, ob er mit uns nach Dogubayazit fahren könne. Wir willigen ein und so nimmt er ohne jegliche Rücksprache mit seinem Vorgesetzten seinen "freien Tag", legt Revolvergürtel auf einen Schreib-tisch und fährt mit uns.

Kurz hinter dem Ort steht plötzlich der Ararat in seiner vollen Größe vor uns. Während der folgenden 100 Kilometer wandert der Blick immer wieder zu diesem mächtigen Massiv, dessen verschneite Flanken sich deutlich von der weiten, in der Mittagshitze liegenden Steppenlandschaft abheben.

Von Igdır, ca. 900 m hoch gelegen, führt die Straße westlich am Ararat vorbei, steigt dabei auf über 1700 m an und führt dann ziemlich eben nach Dogubayazit (1600 m), dem Ausgangsort für die geplante Besteigung. Kurz vor Dogubayazit zwingt uns eine übergroße, nicht angekündigte Bodenwelle in der sonst guten Asphaltstraße zu einem Zwangsaufenthalt: Bei einer Ge-schwindigkeit von etwa 80 km/h bemerke ich dieses Hindernis zu spät und selbst eine Vollbremsung kann das Unheil nicht mehr verhindern. Mit furchtbarem Krachen rumpelt der schwere Wagen in das Loch, dabei brechen Haltevorrichtungen im oberen Bereich des Autos aus und das gesamte Gepäck - es mögen vielleicht 80 kg sein - liegt in Bruchteilen von Sekunden im Wageninnern ver-teilt. Als wir uns von dem ersten Schrecken erholt und den Wagen notdürftig inspiziert haben, räumen wir alles provisorisch zu-sammen und fahren mit etwas gedämpfter Stimmung bis Dogubayazit.

Hier setzen wir unseren Fahrgast ab und parken dann vor einer Tankstelle, um nochmals sehr sorgfältig den VW-Bus zu kontrol-lieren. Spontan entschieße ich mich für eine optimale Re-paratur der ohnehin sehr mäßigen Verriegelungseinrichtung. (Nachdem sich schon zu Beginn der Reise auch die Kühlschränk-tür beim Durchfahren kleinster Schlaglöcher selbständig öffne-te und der komplette Inhalt naturgemäß mehrmals herausfiel,

habe ich auch diese, für schlechte Wegstrecken ungeeignete Verriegelung entsprechend umgebaut.)

In einer der zahlreichen Kfz-Werkstätten finde ich für einige türkische Lira alles, was ich benötige und nach einer Stunde ist der Schaden bestmöglich repariert.

Der nette Tankwart erlaubt uns nicht nur den Wagen hier stehen zu lassen, sondern er verspricht uns sogar, auf ihn aufzupassen. (Als wir später zurückkommen, hat er ihn sogar gewaschen!) So gehen wir beide die wenigen Meter in Richtung Ortsmitte mit dem Ziel, schon jetzt Informationen hinsichtlich der Araratbesteigung einzuholen.

Dogubayazit ist an der Fernverbindungsstraße Europa - Naher Osten die letzte größere Stadt vor der iranischen Grenze. So ist es verständlich, daß viele Betriebe des Kfz-Handwerks hier ansässig sind. Die Stadt lebt ferner vom Handel - ob legal oder illegal dürfte hier kaum zu unterscheiden sein und nicht zuletzt vom Tourismus. Dabei dürfte der Ararat nicht unerheblich beteiligt sein. Ohne der hier ansässigen kurdischen Bevölkerung Unrecht zu tun, hat diese Stadt ein ziemlich negatives Image bekommen, ob zu recht oder zu unrecht möchte ich bis dahin in Frage stellen. Die Stadt ist geprägt von emsigen Treiben; es scheint die gesamte Bevölkerung auf den Beinen zu sein.

Sämtliche bisher studierte Informations- bzw. Erlebnisberichte über den Ararat haben größere organisatorische Probleme zum Inhalt. So sind wir beide auf das Äußerste vorbereitet trotz der offiziellen Genehmigung der türkischen Regierung in Ankara.

In einem kleinen, sehr einfachen Lokal treffen wir durch die Vermittlungsdienste eines deutschsprechenden türkischen Urlaubers auf einen Kurden, der sich selbst als "Bergführer" bezeichnet. Mit ihm fahren wir kurze Zeit später zu einer Fernfahrer-Raststation an der Fernstraße zum Iran gelegen, um dort einen "Führer" zu treffen. Dieser "Bergführer", der nach eigenen Angaben noch nie bis in die obere Region des Berges vorgezogen ist, macht uns skeptisch. Man sagt uns, wir sollen den Kontakt mit Polizei und Militär vermeiden, denn es gäbe dort große Probleme.

Würden wir diese Empfehlungen ernst nehmen, wäre alle Mühe hinsichtlich der Genehmigung überflüssig gewesen; wir trauen der Sache nicht und fahren zurück nach Dogubayazit. Dort entschließen wir uns, zur Polizei zu gehen.

Der Chef des Polizeipostens empfängt uns in seinem Dienstzimmer. Er scheint ziemlich einflußreich zu sein, denn alle Bediensteten machen tiefe Verbeugungen vor ihm. Er läßt einen Akter holen und wir trauen unseren Augen nicht; unsere beiden Namen sind doch tatsächlich in der Liste der erteilten Besteigungsgenehmigungen aufgeführt. Sofort steigt unsere Stimmung, doch leider zu früh, wie sich bald herausstellen wird. Unser Gesprächspartner - er spricht sogar etwas Englisch - erlaubt uns, in Begleitung eines Polizeibeamten in Zivil, sowie einer weiteren Person mit dem eigenen Wagen möglichst schnell zum Ausgangspunkt für die Besteigung zu fahren. Ich bin über diese problemlose Abwicklung begeistert und laufe sogleich los, um den Wagen zu holen. Inzwischen ist es 15.30 Uhr geworden.

Zu viert starten wir nun in ein neues Bergabenteuer - so hoffen wir jedenfalls. Für die Zwanzig-Kilometer-Strecke zum Ausgangspunkt benötigen wir eineinviertel Stunde Fahrzeit. Es geht auf der Strecke in Richtung zur iranischen Grenze, dann links ab und über sehr schlechte Straße bis auf eine Höhe von etwa 2150 m. (Genaue Beschreibung Seite 68.) Waren die ersten zwölf Kilometer relativ gut zu befahren, bleiben wir während der letzten acht Kilometer zweimal im steilen Geröll stecken. So kommen wir mühsam zum Endpunkt dieser "Straße" und parken vorerst vor einem letzten, einsamen Haus und warten auf die Dinge, die da kommen sollen. Wie sich herausstellt, gehört das stattliche Haus Ahmet C o k t r i n , Boß der Tragtiere und deren Treiber. Unsere beiden Begleitpersonen scheinen nun in endloses Palavern verstrickt zu sein, wir jedenfalls verstehen gar nichts. Schließlich verdeutlicht man uns, wir mögen den Wagen in das abgezäunte Grundstück fahren, damit er sicher abgestellt sei. Dann werden wir von Ahmed mit Bruderkuss herzlich begrüßt. Uhrzeit: 17.00.

Wir sind beide mit dem bisherigen Ablauf sehr zufrieden und in der Annahme, die folgende Nacht hier im Bus schlafen zu können, beginnen wir die Ausrüstung für den morgigen Start herzurichten.

Doch urplötzlich verfinstert sich die Miene unseres Polizeibeamten. Er erklärt uns, wir müßten schnellstmöglich zusammepacken, um sofort den fünfständigen Aufstieg zum "Basislager" in Angriff zu nehmen. Wir nehmen diese Anordnung nicht recht ernst, doch als der Mann versucht, uns mit massiven Drohungen einzuschüchtern, begreifen wir sehr schnell: Beginnen wir nicht unverzüglich mit dem Aufstieg, müssen wir sofort zurück nach Dogubayazit, andernfalls müßte er uns verhaften. Nach kurzer Überlegung entschließen wir uns, weiter zusammenzupacken, um schlimmstenfalls mit Stirnlampen das Lager irgendwann nachts zu erreichen. Die beiden Begleitpersonen, die nur mit Halbschuhen und leichter Kleidung ausgerüstet sind, spüren nun offensichtlich unsere konsequente Haltung und auf einmal werden wir gezwungen, nach Dogubayazit zurückzukehren.

Wir entschließen uns zur Umkehr und alsbald befinden wir uns auf der Rückfahrt. Wieder bleibt der Wagen stecken und nur mit Hilfe des Spatens und des Eispickels bekommen wir ihn wieder frei. Wir sind stocksauer!

Unsere Stimmung ist am Nullpunkt, als wir gegen 19.00 Uhr wieder in Dogubayazit ankommen und feststellen müssen, daß der Auspuff abgerissen ist.

Das Fazit dieses Nachmittags: Bezogen auf den Ararat ein verlorener Urlaubstag, 40 km umsonst gefahren, ein defekter Auspuff = Reparaturkosten.

Wir wollen uns beim Polizeichef beschweren, doch der hat längst Feierabend bzw. freies Wochenende.

Langsam bekommt unser Bergabenteuer Farbe. Erinnerungen werden wach. Wie oft gab es bei meinen bisherigen Bergfahrten Probleme zu bewältigen, wie oft habe ich bei Alpentouren umkehren müssen, weil Wetter und Verhältnisse gegen mich waren. Noch nie habe ich vor großen außereuropäischen Zielen, die zum Teil erheblich größeren Einsatz und Durchhaltevermögen verlangten, aufgeben müssen.

Wir nehmen die Herausforderung des Ararat an und meine innere Stimme sagt mir: Jetzt erst recht!

Zuerst lassen wir noch an diesem Abend den Auspuff schweißen. Die Handwerker reißen sich geradezu um die Arbeit. Die gesamte Situation hat uns etwas verwirrt und so vergessen wir prompt, vor Beginn der Arbeiten den Preis auszuhandeln. So zahlen wir natürlich viel zu viel. (TL 6.000,-- = DM 42,--, DM 10,-- bis DM 15,-- wären angemessen gewesen.) Für die Leute scheint unser Auspuffproblem eine willkommene Abwechslung zu bringen, denn es sind etwa fünfzehn Personen um das Auto versammelt.

Während das Gefährt repariert wird, lernen wir einen recht sympathischen Türken kennen, der uns bei den weiteren Verhandlungen um die Araratbesteigung behilflich sein möchte. Er spricht perfekt Englisch und somit ist erstmals eine optimale Verständigung möglich. Er hinterläßt uns seine Adresse.

Es ist bereits dunkel, als der Wagen endlich fertig ist. Wir fahren zum Hotel "Ararat", um dort zu Abend zu essen. Man erlaubt uns, den Wagen auf dem Hotelparkplatz abzustellen. Schon kommen bettelnde Kinder an den Wagen, eine Gegebenheit, die uns ausschließlich hier in der Gegend um Dogubayazit aufgefallen ist.

Es macht uns sichtlich Spaß, die organisierten Reisegesellschaften beim Essen zu beobachten. Es soll bitte nicht überheblich klingen, doch wir finden auf die selbst gestellte Frage keine Antwort, was wohl die Mehrzahl der auffallend elegant gekleideten Herrschaften in diesem östlichsten Winkel der Türkei suchen mögen.

Das Essen und der dazugehörige Service ist in diesem Hotel jedenfalls schlechter als in den meisten Lokantasi und der Preis ist entsprechend um 300 Prozent höher!

Wir haben nun schon seit zehn Tagen nicht mehr duschen können, obgleich es in diesen heißen und staubigen Regionen dringend nötig wäre.

Auch heute Abend müssen wir nun schon gewohnheitsmäßig auf die warme Dusche verzichten, denn wir schlafen wiederum in unserem VW-Bus. Die gestaute Hitze und die Erlebnisse des heutigen Tages lassen mich lange nicht einschlafen.

Samstag, 16. Juni 1984:

Es ist noch dunkle Nacht, als ich gegen 4.00 Uhr aufwache. Der fremdartige "Singsang" des Muezzin, der aus den verschiedenen Lautsprechern der Minaretts dröhnt, hat mich frühzeitig geweckt. Noch wirkt alles wie ausgestorben, nur das Gebell einiger Hunde stört die Ruhe.

Langsam wird es heller am östlichen Horizont und meine Gedanken werden allmählich klarer. Schwierige Verhandlungen stehen uns bevor.

Nach dem Frühstück packen wir die Ausrüstung für den Berg zusammen. Wir sind immer noch optimistisch, und glauben fest daran, heute zum Ararat zu kommen. Danach marschieren wir die wenigen Meter zum "Bergführerbüro", um dort weitere Verhandlungen zu führen. Leider ist dort keine kompetente Person anwesend; auch der Gang zur Polizei bringt uns nicht weiter, denn auch hier ist für uns niemand zu sprechen. Wir sind verzweifelt. Da fällt uns der freundliche junge Mann vom Vorabend ein, der

uns seine Hilfe anbot. Er wohnt zusammen mit seiner Familie direkt neben dem "Ishak-Pasa-Palast", der wohl meistbesuchten Sehenswürdigkeit in dieser Region. Er liegt einige Kilometer oberhalb Dogubayazit auf einer Anhöhe und mit dem Taxi (Fahrpreis: TL 1.500 = DM 10.50 für Hin- und Rückfahrt) fahren wir sogleich dorthin.

Mehmed - so heißt der junge Mann - betreut den kleinen Kiosk direkt neben dem Eingang zum Palast. Wie er sagt, sei er selbst begeisterter Bergsteiger, er kenne unsere Probleme und wolle uns helfen. Nach einigen Minuten fahren wir zusammen mit Mehmed zurück in die Stadt.

In der folgenden Zeit sind wir auf der Suche nach dem Polizeibeamten, der uns am Vortag zum Berg begleitet hatte. Dieser lehnt jegliche Verantwortung ab und verweist uns an seinen Chef. Als wir diesen in seinem Privathaus aufsuchen wollen, ist er natürlich erwartungsgemäß nicht zu sprechen.

In der folgenden Stunde treffen wir Ahmed T u r a n , den wohl bekanntesten und erfahrendsten Ararat-Bergführer im Ort. Mit ihm verhandeln wir eine ganze Stunde. Ahmed, ein sympathischer Mann mittleren Alters hat auffällig klare Augen, die aus einem markanten und von der Sonne gegerbten, dunklen Gesicht hervorschauen. Ich habe von Anfang an Vertrauen zu ihm. Wir erfahren aus seiner Sicht die Schwierigkeiten, die auch für den einheimischen Bergführer mit einer touristischen Araratbesteigung einhergehen:

1. Die Regierung in Ankara setzt für Personen, welche nicht-türkische Bergsteiger ohne staatliche Genehmigung auf den Ararat führen, hohe Strafen aus. Nach Turans Ansicht droht Gefängnisstrafe.
2. Von der sehr hohen Taxe muß der Führer den weitaus größten Teil an den Staat abführen.
3. Seit der Freigabe des bis 1982 gesperrten Ararat hat die Regierung für Besteigungen verschärfte Auflagen erlassen.
4. Ein Bergführer darf eine Bergsteigergruppe nur dann übernehmen, wenn ein weiterer, vom Türkischen Alpenverein in Ankara abgestellter Führer die Gruppe begleitet.

Ob diese Informationen stimmen, mag ich dahingestellt sein lassen; ein Punkt spricht dafür, daß sie der Wahrheit entsprechen:

Der für unsere Begriffe horrenden Preis von etwa 1.000,-- DM für eine viertägige Bergfahrt zum Gipfel scheint selbst Ahmed zu hoch zu sein. Unser Angebot, DM 150,-- als maximalen Beitrag für eine Besteigung zu zahlen, akzeptiert er jedenfalls. Doch im gleichen Moment verweist er auf das unter Punkt 1 erwähnte Problem und er sagt, er habe mehrere Kinder und er könne nicht seine, sowie die Zukunft seiner Kinder aufs Spiel setzen, weil er Bergsteiger widerrechtlich auf den Ararat führt.

Immer wieder unterbreitet man uns ein wesentlich "billigeres" Angebot, doch dieses hat einen entscheidenden Haken: Es gilt nur für einen Tag und man wird dabei bis zur Schneegrenze auf ca. 3400 m begleitet und zurück. Als ich einwerfe, daß wir allein weitergehen könnten, sagt man uns, daß dies verboten sei und wir mit Bestrafung rechnen müßten.

Allmählich breitet sich bei uns eine gewisse Resignation aus. Es ist bereits Nachmittag geworden und wir werden auch heute nicht zu unserem Berg kommen. Auch Mehmed, der uns geholfen hat, wo immer es möglich war, ist enttäuscht.

Nochmals gehen wir zur Polizei. Dort treffen wir auf zwei Deutsche aus Hannover, die soeben mit ihrem Campingbus angekommen sind. Sofort spreche ich sie an. Auch sie wollen auf den Ararat und deshalb spiele ich sogleich mit dem Gedanken, uns zusammenzuschließen. Als ich sie frage, ob auch sie eine Genehmigung hätten, verneinen sie dieses und versichern, von dieser Auflage nie etwas gehört zu haben. Sie haben ferner keine entsprechende Ausrüstung dabei und uns wird sofort klar, daß wir es nicht mit Bergsteigern zu tun haben. So lasse ich meine Idee fallen.

Vor der Eingangstür zum Präsidium sitzen einige Polizeibeamte in der Sonne. Unter ihnen ist auch unser Mann vom Vortag. Wieder spreche ich die Leute an und bitte sie, uns zu helfen. Mehmed übersetzt. Keine Reaktion - im Gegenteil, sie grinsen schadenfroh und schenken uns keinerlei Beachtung. In diesem Moment spüre ich in mir ein Gefühl der Abneigung gegen diese Männer und gegen deren Staatssystem. Dieses verstärkt sich noch, als wir die Möglichkeit haben, in die Akte der offiziellen Ararat-Vorschriften einzusehen. Mehmed übersetzt uns für meine Begriffe vollkommen paradoxe und weltfremde Bestimmungen, die mehr die Macht des Staates diktieren, als sinnvolle Bergsteigerregeln darstellen. Mit Enttäuschung und Verärgerung zugleich verlassen wir die Polizeistation. Als ein Polizist mich auf den Hahnenkampf aufmerksam macht, der auf der gegenüberliegenden Straßenseite gerade stattfindet, begreife ich die Welt nicht mehr. Ich bin den Tränen nahe, als ich weit hinten die verschneiten Hänge des Ararat in der Abendsonne liegen sehe, darüber den tiefblauen Himmel dieses herrlichen Sommertages. Es will mir einfach nicht in den Kopf, daß wir die anstrengenden 5000 km bis hierher umsonst gefahren sein sollen.

Enttäuscht kehren wir nun zu dritt zum Palast zurück und Mehmed lädt uns in sein Elternhaus zum Abendessen ein. Zuvor gehe ich allein auf eine Anhöhe und beobachte den Sonnenuntergang. Diese Minuten der absoluten Ruhe und Entspannung bringen mich wieder in mein seelisches Gleichgewicht.

Mein Gefühl sagt mir, wir werden nicht aufgeben!
So geht auch dieser verlorene Urlaubstag zu Ende.

Sonntag, 17. Juni 1984:

In der Früh fahren Annemie und ich nochmals in die Stadt. Wir lassen im Hotel "Ararat" ein Telefongespräch nach Ankara anmelden. Nach langem Warten ist die Leitung frei und ich spreche mit einem Vertreter der Deutschen Botschaft und bitte in der festgefahrenen Situation um Vermittlung. Die Stimme am Telefon klingt sehr freundlich, doch aufgrund des heutigen Feiertags vertröstet man mich auf Morgen. Schnell rechne ich nach; das wären zwei weitere verlorene Tage. Ich frage den Bediensteten der Botschaft, was seiner Meinung nach passieren könnte, wenn wir allein den Berg besteigen würden. Die Antwort war klar: "Bitte tun sie mir das nicht an; gehen sie bitte nicht allein". Ich bedanke mich und lege auf. Zwei weitere verlorene Tage sind für die restliche Urlaubszeit nicht mehr vertretbar.

Sollten wir tatsächlich zum Berg kommen, sind 1-2 Schlechtwettertage einzukalkulieren, außerdem ist eine Fahrzeit von mindestens sechs bis sieben Tage für die Heimreise nötig.

Auf der Straße werden wir von einem Verhandlungspartner abgepaßt und ins Bergführerbüro gebracht.

Sollten unsere Erfahrungen im Umgang mit Menschen dieser typischen orientalischen Lebensauffassung doch noch Erfolg bringen? Man zeigt uns Fotos vom Gipfel und plötzlich ist der Preis für die Araratbesteigung im Sinken begriffen. Statt 1050,--DM verlangen sie nunmehr knapp 400,--DM. Wir beharren auf unserem Angebot von DM 150,-- und verlassen mit entschlossener Miene das Büro. Ich hoffe insgeheim, daß man uns folgt und sich bereit erklärt, den Preis weiter zu drücken. (150,--DM sind für türkische Verhältnisse fast ein Monatslohn!) Nochmals verfolgt uns jemand, doch ich erkläre überzeugend unseren Verzicht auf diesen Berg. So fahren wir endgültig zurück zum Palast.

Unser Entschluß ist klar; wir wollen den Berg auf irgendeiner Dogubayazit abgewandten Seite allein besteigen. Im Januar 1982 haben wir auf diese Weise eine Überschreitung des Kilimandscharo erfolgreich durchführen können. Außer DM 20,-- Strafgebühr pro Person haben wir damals keine Repressalien erfahren.

Wir haben nun endlich die richtige Einstellung zur Besichtigung des Schloßes. Das Ishak-Pasa-Serail steht auf einem Felsvorsprung und gehört mit zum Bereich der alten Stadt Dogubayazit, die bis zum Jahre 1930 bewohnt war. Das Serail wurde um 1400 als Grenzfestung vom Sultan Beyazit I. gebaut. Das heutige Aussehen erhielt es um 1700 von dem kurdischen Emir Ishak Pasa. Die besonders schöne und guterhaltene Kuppelmoschee, sowie das rotweiße Minarett ist eine Kombination von seldschukischem und armenischem Baustil.

Als wir hoch oben auf dem Minarett stehen, entdecken wir plötzlich auf dem Parkplatz den gelben Campingbus der beiden Hannoveraner. Wenig später stehen wir in ihrem Bus und teilen uns gegenseitig unsere Erlebnisse des vergangenen Tages mit. Sie erzählen uns unter anderem, sie seien in Aralik auf der anderen Seite des Berges gewesen und haben mit der dortigen Polizei verhandelt. Sie konnten in Erfahrung bringen, daß am morgigen Tag sehr früh eine Gruppe deutscher und österreichischer Bergsteiger mit entsprechenden Begleitpersonen zum Ararat startet.

Diese Nachricht betrachte ich mit Skepsis, denn nach meinen Informationen ist momentan als einzige Aufstiegsroute der Normalweg über die Südwest-Flanke zugelassen. Der Erhalt einer Genehmigung für den Aufstieg von Aralik (NO-Flanke) ist so gut wie ausgeschlossen.

Nach den nervenaufreibenden Problemen der letzten Tage ist es verständlich, wenn wir trotzdem die Chance nicht ungenutzt lassen wollen.

Mehmed tut uns leid. Es steht ihm im Gesicht geschrieben wie enttäuscht er ist. Wir danken ihm für seine Mühe und verabschieden uns herzlich. Ihm stehen die Tränen in den Augen. Es fällt uns schwer, auch ihn im falschen Glauben zu verlassen, auf den Ararat zu verzichten und in Richtung Vansee heimwärts zu fahren. Doch wir wollen ganz sicher gehen, daß niemand von unserem Plan erfährt.

So fahren wir gegen 16.00 Uhr am Berg vorbei zurück nach Igdirdir, immer auf günstige Startmöglichkeiten für die geplante Schwarzbesteigung achtend. Auf der nördlichen Seite, kurz unterhalb des Sattels glaube ich eine gute Möglichkeit gefunden zu haben.

Von Igdirdir führt die relativ gute Straße immer parallel zur sowjetischen Grenze auf der einen, der Ararat auf der anderen Seite ostwärts. Die Landschaft auf dieser Seite ist sehr weiträumig und völlig eben.

Etwa 100 Kilometer legen wir in knapp zwei Stunden zurück, als wir abends in Aralik ankommen. Der Ort liegt unmittelbar an der Grenze zur UdSSR und die Menschen wirken ungewöhnlich freundlich auf uns. Sie winken uns zu und wir können diese krassen Gegensätze zu den Erfahrungen aus Dogubayazit nicht recht begreifen.

Beim Polizeipräsidium halten wir und nehmen einen letzten Anlauf, doch noch auf legale Weise zum Ziel zu kommen. Das folgende Erlebnis im Präsidium von Aralik sprengt alle Erwartungen:

Ein Mann, nur mit Unterhemd und Turnhose bekleidet und beide Kleidungsstücke voller Farbklecke, begrüßt uns überaus freundlich. Wir haben ihn an diesem Sonntagabend offenbar beim Renovieren seines Büros gestört. Er spricht relativ gut Englisch und ist sichtlich erfreut, Fremde zu treffen, mit denen er endlich mal wieder Englisch sprechen kann. Nach geraumer Zeit erfahren wir, daß der "Maler" der hiesige Polizeichef ist. Wir erklären ihm unser Anliegen und er freut sich, uns helfen zu können. Sofort holt er eine Akte aus seinem Schreibtisch und wir sind verblüfft, auch hier unsere beiden Namen unter der Rubrik "erteilte Genehmigungen" aufgeführt zu sehen. Er meint, es wäre überhaupt kein Problem; wenn wir die Genehmigung hätten, könnten wir gleich Morgen zum Ararat aufbrechen. Von einer Gruppe wisse er jedoch nichts.

Auch der größte Pessimist wird verstehen können, daß unser Stimmungsbarometer nun wieder im Steigen begriffen ist.

Nach und nach kommen mehrere Männer in den Raum, so daß wir bald ein bunt durcheinandergewürfelter Haufen sind. Wir stellen uns gegenseitig vor - natürlich mit den Vornamen versteht sich - und unser "Chef", immer noch im Unterhemd, schlägt vor, Abendessen vorzubereiten. Ich hole einige Dinge aus dem Campingbus, Schinken, Fischkonserven, Getränkedosen. Er schickt einen Buben zum Einkaufen und so sitzen wir wenig später mitten im Polizeipräsidium bei zünftiger Brotzeit beieinander.

Es wird noch ein gemütlicher Abend. Morgen soll es zum Ararat gehen. Wir verabreden uns für den nächsten Morgen um 8.00 Uhr im Büro. Dann gehen wir gutgelaunt schlafen.

Montag, 18. Juni 1984:

Kurz vor 8.00 Uhr stehen wir erwartungsvoll im Chefzimmer des Präsidioms. Die Atmosphäre ist im Vergleich zum Vorabend vollkommen gegensätzlich. Alle anwesenden Polizeibeamten sind ungewohnt ernst und gehen eifrig ihren Pflichten nach. Als plötzlich "unser" Chef in Uniform den Raum betritt, sind wir regelrecht erschrocken. Er wirkt heute autoritär und

an seiner Miene können wir schon vorher ablesen was er nun zu sagen hat. Es fällt ihm sichtlich schwer, das Ergebnis seines Gesprächs mit dem Vorgesetzten mitzuteilen:

Eine Erlaubnis zur Besteigung des Ararat von dieser Seite ist unter keinen Umständen erhältlich. Die einzig mögliche Route ist der Normalaufstieg von Dogubayazit. Dabei verweist er auf die Besteigungsvorschriften der Regierung, die in einem aufgeschlagenem Akter neben uns liegen. Die Enttäuschung steht auch ihm im Gesicht geschrieben und er entschuldigt sich mehrmals für diese Absage.

Annemie bringt den Einwand, er habe uns gestern bereits die Zusage gegeben, doch er verdeutlicht nochmals, es sei Vorschrift der Regierung und keiner könne sich dieser widersetzen.

Natürlich sind wir sehr enttäuscht. Die nervenaufreibenden letzten Tage haben ihre Spuren hinterlassen; Annemie stürzt weinend aus dem Büro.

Ich bedanke mich bei unserem Freund für seine Mühe und gebe ihm zu verstehen, daß ihn keinerlei Schuld trifft.

Einen letzten Versuch starte ich noch, indem ich anschließend bei der "Jandarma" vorspreche. Hat die Polizei für Ruhe und Ordnung im Bereich der Städte und Ortschaften zu sorgen, ist die "Jandarma" für die Gegenden außerhalb zuständig. Aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse ist keine Verständigung möglich; im übrigen ist der wohl ranghöchste Soldat soeben in einer schwarzen Luxuslimousine abgefahren.

Niedergeschlagen gehe ich zurück zum Wagen. Unser Entschluß ist nun klar; wir werden unsere letzte Chance nutzen und versuchen, den Gipfel des Ararat im Rahmen einer Schwarzbesteigung zu erreichen.

Über Igdir, wo wir noch etwas einkaufen, geht es zurück. Auf der Straße nach Dogubayazit biegen wir kurz unterhalb des Scheitelpunktes nach links ab und fahren auf einer neueren, ziemlich breiten und gut zu befahrenden Sandstraße in nordöstlicher Richtung näher an den Berg heran. Bereits nach zwei Kilometern ist die hinter uns liegende Durchgangsstraße nicht mehr sichtbar. Bis auf zwei Straßenarbeiter sind wir bis zum Ende der Straße keinem weiteren Menschen begegnet.

Immer wieder wandert mein Blick auf den eingestellten Höhenmesser. Die letzten Meter bis zum Endpunkt der Straße sind etwas schwieriger zu befahren. Der Höhenmesser zeigt 1850 m. Die Annahme, am Ende der Straße ein Dorf vorzufinden, bestätigt sich leider nicht. Wir hofften, hier den Wagen sicher abstellen zu können. Die mit Steinen aufgeschichteten Mauern grenzen hier oben die Weidebereiche der Schafe ab. Auf einem gut ausgetretenen Pfad steigen wir etwa 150 Hm bergauf, um das Gelände etwas zu erkunden. Die Zone oberhalb etwa 3000 m ist von hier nicht einsehbar. Durch den vorgelagerten Hügel ist die Sicht zur Straße vollständig verdeckt und wir haben die ideale Möglichkeit, beim Aufstieg - zumindest im unteren Bereich - unerkannt zu bleiben.

Wir steigen wieder ab und richten neben dem Wagen die Ausrüstung her. Neben der erforderlichen Eis- und Biwakausrüstung entschließen wir uns noch zur Mitnahme von Proviant für fünf Tage sowie für einen Wasservorrat von fünf Litern. So wiegen die stattlichen Rucksäcke dann etwa 20 bzw. 30 Kilogramm.

Gegen 15.30 Uhr verlassen wir unseren Bus und sehr langsam steigen wir mit Unterstützung der Skistöcke aufwärts. Es ist sehr heiß an diesem Nachmittag und der schwere Rucksack trägt mit dazu bei, daß wir nach wenigen Minuten naßgeschwitzt sind.

Ich spüre ein bisher unbekanntes Gefühl in mir, wohl eine Mischung aus geistiger Anspannung, Entschlossenheit und Angst. Nach knapp 200 Hm verlassen wir den Steig und gehen wegelos durch eine grüne Wiese bergan.

Schon während der Anfahrt habe ich mir verdeutlicht, daß bei konsequentem Einhalten der SO-Richtung die Gipfelregion erreicht werden müßte. So wird der Kompaß für die nächsten Tage mein wichtigster Begleiter sein.

Wir kommen gut voran. Bald können wir links die Zelte der Nomaden erkennen, zu denen der unter uns liegende Steig hinüberführt. Nach jeweils einer Stunde Gehzeit legen wir eine Rast ein. Dieser Rhythmus hat sich für uns bei Unternehmungen bewährt, bei denen schwer getragen werden muß.

Nach etwa zwei Stunden treffen wir erwartungsgemäß auf einige Nomaden, die uns über hunderte von Metern nachgelaufen sind. Wir sind sehr freundlich zu den Leuten und verteilen einige Zigaretten und Süßigkeiten. Auf die Frage nach unserem Ziel versuchen wir den Leuten zu erklären, wir seien Botaniker und beschäftigten uns mit der Erforschung der hiesigen Flora. Zusammenfassend kann gesagt werden, das Aufeinandertreffen mit den Bergnomaden des Ararat verlief während des Aufstiegs weit weniger problematisch als wir es erwartet hatten.

Nachdem eine etwas steilere Flanke unter uns liegt, entschließen wir uns gegen 19.30 Uhr hier in 2740 m unser erstes Lager einzurichten. Den Weidebereich der Nomaden haben wir nun tief unter uns gelassen. In der Dämmerung sitzen wir vor unserem kleinen Zelt und essen zu Abend. Die Sonne ist längst in einer Wolkenbank untergetaucht und inzwischen ist es recht kühl geworden.

Wir sind mit unserer Tagesleistung zufrieden. Die Weite und die Stille hier oben lassen auch unser Innenleben wieder zur Ruhe kommen. Ich frage mich immer wieder, wieso Menschen das Recht haben, anderen ihres vorzuenthalten?

Wie oft hat das nicht zu beschreibende Gefühl der grenzenlosen Freiheit, welches ich auf den Bergen erleben konnte, mein seelisches Gleichgewicht wieder in Ordnung gebracht. Auch jetzt, wo wir endlich am Ararat unterwegs sein können, spüre ich diese innere Ruhe. Gelassen und voller Zuversicht sehen wir dem neuen Tag entgegen.

Dienstag, 19. Juni 1984:

Es ist noch dunkle Nacht, als ich gegen halb 4 Uhr aufstehe und mit dem Kochen beginne. Um 5.00 Uhr sind wir startklar. Das Wetter hat sich leider verschlechtert, dichter Nebel umgibt uns und nur mit Hilfe von Kompaß und Höhenmesser gewinnen wir an Höhe. Das Gelände ist anfangs ziemlich steil; bei etwa 3100 m wird es flacher und sehr weiträumig. Gelegentlich reißt der Nebelvorhang

auseinander und der Blick zum mächtigen, 2000 Meter hohen Gipfelstock wird frei. Nach zwei weiteren Stunden kommen wir zur Schneegrenze. Der Schnee ist viel zu weich, so daß die weite und flache Querung hinüber zur Gipfelflanke sehr mühsam ist. Immer wieder sinken wir mit der schweren Last knietief ein. So müssen wir immer häufiger rasten.

Meist stecken wir in dichtem Nebel, und ich bin mir über den weiteren Aufstieg nicht im klaren. Wieder wird für einen Moment die Gipfelflanke frei und wir entscheiden uns, den Aufstieg über den rechten, südlichen Teil der Flanke zu versuchen. Hier ziehen mehrere gleichmäßig geneigte Felsrippen nach oben, während das Gelände weiter links durch abweisende Felsen sowie einen Gletscherbruch recht abweisend erscheint. Ein Blick auf den Kompaß zeigt mir, daß die SO-Richtung für die folgenden Stunden beibehalten werden kann.

Um die Mittagszeit kommen wir zum Fußpunkt einer Felsrippe. Hier auf etwa 3400 m gibt es eine verdiente Rast. Für den heutigen Tag haben wir uns vorgenommen, möglichst viele Höhenmeter unter uns zu lassen und das 2. Lager soweit als möglich nach oben zu schieben, um dann am Gipfeltaag, an dem das Steigen aufgrund der Höhe ohnehin anstrengender ist, nicht zu viele Höhenmeter zurücklegen zu müssen.

Der weitere Aufstieg vollzieht sich je nach Schneeverhältnissen auf der Felsrippe oder auch daneben im steilen Firn. Ab etwa 4000 m wird das Gelände steiler, doch durch den nun harten Firn ist das Steigen angenehmer. Gegen 16.30 Uhr erreichen wir in ca. 4140 m eine Stelle, die mir als Lagerplatz geeignet erscheint. In der folgenden Stunde ebnen wir in den vielleicht 30° geneigten Hang eine kleine Plattform ein und stellen das Biwakzelt auf. Anschließend liegen wir bald in den Schlafsäcken und ich beginne mit dem Kochen.

Das Wetter hat sich nicht gebessert - im Gegenteil, starker Wind kommt auf, der sich in den folgenden Stunden zum Sturm steigert. Zum Abendessen gibt es mal wieder die für solche Unternehmungen fast unentbehrliche Leichtgewichtsnahrung (sogenannte gefriergetrocknete Nahrung).

Wir haben heute 1400 Hm, dazu eine beträchtliche Distanz bewältigen können und ich fühle mich entsprechend müde. Dazu stellen sich plötzlich Magenbeschwerden ein, die mit einem unangenehmen Brechreiz einhergehen. So kann ich heute lange nicht einschlafen. In solchen Momenten denkt man unweigerlich darüber nach, warum man sich hier aufhält; warum man solche Anstrengungen und Entbehrungen auf sich nimmt, wo doch daheim all das geboten ist, auf das man nun verzichten muß. Es mag irgendwie paradox klingen: Sehr oft sehnt man sich in solchen Situationen nach Komfort und allen erdenklichen Erscheinungen der Zivilisation; ist man dann wieder daheim, läßt einen der Gedanke an einsame Bergabenteuer nicht zur Ruhe kommen. Draußen ist es inzwischen dunkel geworden. Der Sturm läßt die dünne Nylonhülle des Zeltes laut knatternd nicht zur Ruhe kommen. Noch nie zuvor habe ich mich am Berg so einsam gefühlt, wie in diesen Stunden am Ararat. Das Gefühl, nicht nur für mich selbst, sondern auch für Annemie die Verantwortung zu tragen, belastet mich.

Meine momentane Verfassung und der Sturm lassen den Gedanken eines unfreiwilligen Rasttages nicht mehr verdrängen. Im festen Glauben, daß sich der Sturm über Nacht legt, schlafe ich endlich ein.

Mittwoch, 20. Juni 1984:

Bis zum Morgen hat sich das Wetter nicht gebessert. Der Südoststurm hält mit unverminderter Heftigkeit an. Ich fühle mich schwach; zur Übelkeit ist auch noch Durchfall hinzugekommen. Während der folgenden Stunden trinke ich viel ungesüßten Tee, so daß sich gegen Mittag mein Zustand bessert. Auch stellt sich zum Glück wieder Appetit ein. Wir liegen in dem kleinen Zelt und hoffen noch immer auf Wetterbesserung. Morgen ist unsere letzte Gipfelchance. Wir können nicht länger warten, denn neben dem Proviant gehen auch bald die kostbaren Urlaubstage zu Ende und eine anstrengende, 4000 Kilometer weite Heimreise steht uns noch bevor.

Der anhaltende Sturm läßt die Hoffnung auf den Gipfel allmählich auf den Nullpunkt sinken. Immer wieder schlafen wir ein.

Meine Gedanken befassen sich inzwischen mehr mit dem morgigen Abstieg, als mit dem eventuellen Gipfelaufstieg. Trotzdem liegen die beiden Gipfelrucksäcke gepackt vor dem Zelt. Ich stelle den Armbanduhrwecker auf 2.00 Uhr. Nach dem Abendessen schaue ich ein letztes Mal nach dem Wetter. Im Westen stehen dunkle Wolkenbänke, die weiten Talregionen liegen unter einer hochnebelartigen Schichtbewölkung, während hier oben immer wieder Wolkenfetzen vorbeifliegen. Meine Erfahrung sagt mir, daß mit einer grundlegenden Wetterbesserung nicht zu rechnen ist.

Durch die momentane Wolkenstimmung fühle ich mich noch einsamer, noch abgeschirmt von den Menschen, als es ohnehin schon der Fall ist.

Ich will es einfach nicht verstehen, daß ausgerechnet der Ararat der erste hohe Berg sein soll, der mich zum Aufgeben zwingt.

Donnerstag, 21. Juni 1984 (Gipfeltag):

Kurz vor 2.00 Uhr reißt mich der Wecker aus dem Schlaf. Der Sturm scheint sich gelegt zu haben und nur vereinzelt streichen Windböen um das Zelt. Draußen ist noch tiefe Nacht. Es ist wesentlich kälter geworden. Ich stehe unter einem fast wolkenfreien Sternenhimmel. In der Ferne erkennt man schwach das Licht größerer Ortschaften.

Während Annemie noch schläft, beginne ich mit dem Kochen. Um halb 3 Uhr schaue ich erneut nach dem Wetter. Jetzt umgibt uns wieder dichter Nebel. Ich will resignieren und schlafe wieder ein. Eine halbe Stunde später schrecke ich auf, schaue nochmals: Wieder ist es klar; im Osten kündigt sich bereits der neue Tag an.

Plötzlich bin ich hellwach. Das muß unsere Chance sein. Ich wecke Annemie und richte das Frühstück her.

Wir ziehen uns an: Daunenjacke, Überhose, Überhandschuhe... Um 5.00 Uhr sind wir startklar.

Mit den Steigeisen und den Skistöcken kommen wir im harten Firn gut voran. Immer wieder hüllt uns Nebel ein, wenig

später ist die Sicht wieder frei. Je höher wir kommen, desto besser wird das Wetter. Der steile Hang, über den wir jetzt ansteigen, wird oben von Eisbalkonen versperrt. Wir queren ca. 400 Meter leicht ansteigend nach links. Drei Stunden nach unserem Aufbruch erreichen wir bei etwa 4900 m den Gletscher und können hier wieder der alten SO-Richtung nachgehen. Hier seilen wir uns an. Über anfangs steiles Blankeis kommen wir allmählich in flaches Gelände. Wir sind nun in gleißendem Sonnenlicht, über uns tiefblauer Himmel. Die Wolkenobergrenze haben wir unter uns gelassen.

Nur noch 200 Hm trennen uns vom Gipfel, doch aufgrund der Geländeformation wird mir klar, daß noch eine große Entfernung zurückzulegen ist.

Es ist fast windstill hier oben; er hat kontinuierlich abgenommen, je höher wir kamen.

Einige harmlose Gletscherspalten werden überschritten. Flache Blankeisstellen wechseln mit recht unangenehmen Stellen ab, an denen der Schnee nur oberflächlich verharscht ist und ich zum Teil knietief einbreche. Einerseits verfluche ich diese Quälerei, andererseits können die Trittspuren im tiefen Schnee bei schlechter Sicht für den Abstieg sehr wertvoll sein. Unsere Marschroute führt immer geradewegs in Richtung Südost. Solange es bergauf geht, können wir nicht falsch sein. Das Gelände ist hier oben sehr weiträumig.

Wir haben längst die 5000-Meter-Grenze überschritten und gehen sehr langsam. Annemie scheint müde zu sein und mir kommen Zweifel, daß wir es schaffen können. Mit Sorge schaue ich immer wieder auf das Wetter - wird es noch einige Stunden halten?

Zum wiederholten Male steigen wir mühsam einen Hang hinauf, in der Hoffnung, oben zumindest den höchsten Punkt vor Augen zu haben. Doch oben angekommen, tauchen immer wieder neue, höhere Kuppen auf. So verrinnt die Zeit wie im Fluge. Es ist bereits Mittag und die Quellwolken holen uns langsam ein. Da taucht plötzlich weit vor uns eine große, weiße Kuppe auf. Sie mag vielleicht einen Kilometer entfernt sein und dürfte etwa 100 Hm über uns liegen. Das muß der Gipfel sein! Ich spüre, wie mein Herz plötzlich schneller schlägt. Ein steiler Hang wird gequert und wir kommen sehr langsam in die Nähe dieser Erhebung. Eine kleine Richtungsänderung nach rechts führt uns in einen kleinen Sattel.

Die Wolken haben uns nun eingeholt und die Sicht ist im Nu sehr schlecht. Auch der Wind nimmt wieder zu. Da - auf einmal reißt der Nebel auf und ich sehe in etwa 300 Meter Entfernung einige Gegenstände im Schnee stecken. Der Gipfel!

Eine bisher unbekannte Begeisterung kommt auf. Nach einer knappen halben Stunde betreten wir den Gipfel des Ararat. Wir liegen uns in den Armen und ich spüre ein nichtzubeschreibendes Glücksgefühl in mir. Eine unsagbare Erleichterung ist zu spüren und wir sind beide den Tränen nahe. Höhepunkte ergeben sich nur aus Tiefen - wie wahr doch dieser Satz ist!

Am höchsten Punkt, direkt neben den Gipfelzeichen, will ich mich aufrichten, da trifft mich der Südoststurm mit seiner ganzen Gewalt und wirft mich fast um. In diesem Augenblick wird mir klar, daß wir während der vergangenen Stunden aus-

schließlich an der Windschattenseite gegangen sind und deshalb den Sturm kaum gespürt haben.

Es ist sehr kalt hier oben und im Nu ist mein Bart vereist. Auch das Seil ist inzwischen steif gefroren. Nach den obligatorischen Gipfelaufnahmen treten wir nach zehn Minuten den Abstieg an.

Speziell in den Blankeispassagen haben wir wiederholt Orientierungsprobleme. Immer wieder klart es zwischenzeitlich auf, so daß wir ohne ernste Zwischenfälle absteigen können. Genau elf Stunden, nachdem wir am Lager II aufgebrochen sind, erreichen wir wieder das Zelt. Annemie und ich sind ziemlich erschöpft. Neben der körperlichen Erschöpfung ist es auch die psychische Belastung, die unseren Entschluß, hier eine weitere Nacht zu verbringen, sinnvoll erscheinen läßt.

Gegen Abend verschlechtert sich das Wetter. In der Nacht entlädt sich über uns ein Gewitter und Hagel- und Schneeschauer lassen uns wiederholt aus dem Schlaf schrecken.

Freitag, 22. Juni 1984:

Wir haben beide phantastisch geschlafen. Das Zelt ist von außen eingedrückt worden, so daß uns nurmehr die Hälfte der ohnehin knapp bemessenen Liegefläche zur Verfügung steht. Beim Blick aus dem Zelt fährt mir der Schreck in die Glieder: Das Wetter ist vollends umgeschlagen. Draußen liegen 20 cm Neuschnee und um das Zelt ist der Schnee knietief angeweht worden. Es dürfte bis etwa 3000 m hinuntergeschneit haben.

Zum Glück hat sich der Wind endlich gelegt, auch die Sicht ist relativ gut. Wir essen die letzten Vorräte auf, brechen dann das Lager ab und beginnen den Abstieg.

Schon beim Aufstieg habe ich mir einige markante Geländepunkte einprägen können, so daß wir nun mit der Orientierung keine Probleme haben. Die Rucksäcke sind aufgrund der nassen Ausrüstung noch schwerer geworden. Immer wieder bleibe ich stehen und der Blick geht zurück zu "unserem" Berg, dessen oberer Bereich in Wolken verborgen bleibt.

Es hat tatsächlich bis etwa 2800 m heruntergeschneit. Wir sind nun in dichtem Nebel; ich orientiere mich zu weit rechts und so gelangen wir in steiles Schrofengelände. Als wir die Zone dichten Nebels endlich verlassen können, sind wir tatsächlich mehrere hundert Meter weiter nördlich, als vorgesehen. Doch aufgrund der besseren Sichtverhältnisse ist der weitere Abstieg unproblematisch.

Bald ist der Weidebereich der Nomaden erreicht. Die Kinder laufen aus allen Richtungen auf uns zu und die restlichen Bonbons und Kaugummis sind schnell verteilt. Bei den Zelten der Nomaden müssen wir noch einer älteren Frau den Finger verbinden. Er ist so stark entzündet und vereitert, daß sie dringend ein Hospital aufsuchen müßte. So kann unsere Wundsalbe kaum von großem Nutzen sein. Von den zahlreichen Nomaden, die unsere Hilfe interessiert beobachten, kommen plötzlich etliche mit der Bitte auf uns zu, daß auch wir ihnen helfen mögen. So sind bald Salbe, Pflaster und Mullbinden verbraucht. Sehr gut kann ich mich an einen jüngeren Burschen erinnern, der lautstark seine ablehnende Haltung gegen das soeben an-

gelegte Heftpflaster ausdrückt. Er deutet wiederholt auf die weiße Mullbinde der nebenan stehenden Frau und ist erst zufrieden, als Annemie auch ihm einen solchen Verband anlegt. Wir verteilen unsere letzten Zigaretten und setzen dann den Abstieg fort. Noch lange winken uns die Leute nach.

Unsere Spannung bezüglich der Ankunft am Auto wird immer größer, je tiefer wir kommen. Während wir am Berg unterwegs waren, sind uns so mancherlei Gedanken durch den Kopf gegangen: Ist das Auto von den Behörden beschlagnahmt worden? Wurde es gar gestohlen? - Oder ist es vielleicht "nur" aufgebrochen? - An einer Wegbiegung ist der Wagen das erste Mal sichtbar. Es sind weder Personen zu erkennen, noch scheint irgend etwas verändert zu sein. Wir können es kaum glauben, daß neben der geglückten Araratbesteigung nun auch das unbeaufsichtigte Abstellen des Wagens ohne negative Folgen bleiben soll.

Wenig später kommen wir zuversichtlich am Bus an, stellen das Gepäck ab und öffnen die Schiebetür. Ein Schreck fährt uns in die Glieder, im Wageninnern sieht es furchtbar aus. Sofort ist uns klar, daß eingebrochen worden ist. Fast alles wurde durchwühlt, viele Gegenstände fehlen, viele sind defekt. Das Lüftungsdach ist zertrümmert, die Dachscheibe wurde ausgebaut. Offenbar sind die Täter durch diese Öffnung eingedrungen.

Es mag vielen Lesern unverständlich erscheinen, doch dieser Einbruch kann unsere allgemeine Hochstimmung über das geglückte Bergabenteuer kaum schmälern. Wir sind glücklich und auch ein wenig stolz, den Höhepunkt der gesamten Türkei-Reise erreicht zu haben. Gleichzeitig spüren wir eine große Erleichterung, gesund und ohne jegliche Probleme hinsichtlich militärischen bzw. polizeilichen Repressalien das Tal erreicht zu haben.

Als erstes entledigen wir uns der warmen Kleidung, schaffen dann im Wagen etwas Ordnung und überschlagen, welche Gegenstände gestohlen worden sind.

Wir haben uns geeinigt, den Diebstahl auf keinen Fall den Behörden zu melden, um so eventuell doch noch zu einem "verlängertem Zwangsurlaub" zu kommen. So beschließen wir ohne lange Überlegungen, schnellstmöglich die Ararat-Region in Richtung Agri-Erzurum zu verlassen.

Eine Stunde später liegt der Berg bereits weit hinter uns. Seine Gipfelregion ist in den Wolken verborgen. Immer wieder muß ich zurückschauen und je weiter wir uns von diesem herrlichen Berg entfernen, desto mehr drängt sich der Gedanke auf, als sei all das nur geträumt, was wir in der vergangenen Woche erleben konnten. Bald ist der Ararat im hitzeflimmernden Dunst untergetaucht.

Zum ersten Mal auf dieser Reise fahren wir nun in Richtung Heimat. Es ist sehr heiß an diesem Nachmittag und so kommt uns der Fahrtwind gar nicht ungelegen, der durch das offene Dachfenster ins Wageninnere gelangt. Trotz dieser angenehmen Kühlung haben wir beschlossen, noch heute die unversehrte Kunststoffscheibe wieder einbauen zu lassen. In Agri - der nächsten größeren Stadt - beschäftigen wir nicht weniger als sechs Leute aus zwei verschiedenen Werkstätten mit unserem Scheibenproblem. Nach einhalb Stunden ist die Scheibe optimal eingebaut. So verlangt man schließlich TL 1000,-- (= DM 7,--) für diese Arbeit und der

erste Handwerker, der den Einbau nicht vornehmen konnte, entschuldigt sich quasi für seine mangelnde Qualifikation, indem er für uns noch frisches Fladenbrot besorgt.

Wir fahren heute noch bis zu einer Raststation, kurz unterhalb des "Tahir gedigi", einem 2475 m hohen Gebirgspaß gelegen. Dort essen wir in einem einfachen Lokal zu Abend und schlafen dann beruhigt und zufrieden einem neuen Tag entgegen.

Samstag, 23. Juni 1984:

Beziehe ich den heutigen Samstag mit ein, stehen uns noch acht, maximal neun Ferientage zur Verfügung. Bereits am Vortag haben wir über die verschiedenen Routenmöglichkeiten der Heimreise diskutiert. Drei Variationen kamen dabei zur Sprache:

- a) Kürzeste Route über Erzurum nach Istanbul (ca. 1600 Km)
- b) Ursprünglich geplante Route über den Vansee und die Mittelmeerküste (ca. 2800 Km)
- c) Route entlang der Schwarzmeerküste und über Ankara nach Istanbul (ca. 1900 Km)

Zu den errechneten Entfernungskilometern haben wir dann jeweils die 1900-Km-Distanz Istanbul-München addiert und die Gesamtkilometerzahl durch die zur Verfügung stehenden Tage dividiert. Da wir drei Ruhe- bzw. Erholungstage eingeplant haben, ergab sich eine respektable Tageskilometerzahl: Route a) = 700 Km, Route b) = 940 Km, Route c) = 760 Km.

Wir entschließen uns für die Strecke entlang des Schwarzen Meeres und gleichzeitig für die Strategie, die geplanten Ruhetage einzuhalten, dafür an den übrigen Tagen möglichst weite Strecken zurückzulegen.

So starten wir am heutigen Morgen bereits um 5.30 Uhr. Das Wetter ist wieder sehr schön geworden und es macht Spaß, in der ersten Morgensonne über einsame Straßen und Landschaften zu fahren.

Nach zwei Stunden kommen wir nach Erzurum. Da durch den Einbruch fast ausnahmslos wichtige Gebrauchsgegenstände verloren gegangen sind, ergänzen wir hier Teile der Ausrüstung. Dann nehmen wir die fast 350 Kilometer weite Strecke über das Gebirge in Angriff. Über Askale, den 2400 m hohen Kopdagi-Pass, Gemüsane und den steilen, 2000 m hohen Zigana-Pass erreichen wir müde in den Abendstunden bei Trabzon die Schwarzmeerküste. Für die insgesamt 450 Straßenkilometer des heutigen Tages benötigen wir nicht weniger als 13 Stunden reine Fahrzeit. Die Strecke über das Pontische Gebirge ist landschaftlich sehr reizvoll. Allerdings darf man auch hier hinsichtlich der Straßengüte keine großen Ansprüche stellen.

Bei der Überquerung des Pontischen Gebirges ändert sich die Landschaft extrem: Während das Hochland Ostanatoliens ohne jeglichen Baumbestand karg und sehr weiträumig ist, fahren wir nun durch alpenähnliche Gegenden mit lieblichen Tälern und üppiger Vegetation. Durch die häufigen Niederschläge hat die Schwarzmeerküste ein sehr günstiges Klima, so daß hier Nutzpflanzen angebaut werden, deren Wachstum im wasserarmen Hochland des Südens undenkbar wäre.

Speziell die über 2000 Höhenmeter zwischen Zigana-Pass und Trabzon, die auf relativ kurzer Distanz bewältigt werden, haben es in sich. Sehr oft fährt man nur über Schotterstraße und streckenweise habe ich das Gefühl, auf einer Forststraße in den Bayerischen Vorbergen zu fahren. Um so mehr ist man erschrocken, wenn plötzlich ein übergroßer Sattelschlepper in dichte Staubwolken gehüllt in einer Kurve einem entgegen kommt.

Folgende Situation bezüglich der türkischen Autofahrermentalität hat mich besonders beeindruckt und ist somit tief in meinen Erinnerungen haften geblieben:

An einer umfangreichen Straßenbaustelle zwischen Zigana-Pass und Trabzon ist der Verkehrsfluß arg behindert. Die Fahrbahn ist ziemlich schmal und übergroßes Geröll und Blockwerk erlaubt kaum Schrittgeschwindigkeit. Da kommt uns einer der vielen Busse entgegen. Er dürfte vielleicht noch 200 m entfernt sein. Plötzlich setzt ein zweiter Bus zum Überholvorgang an. Aufgrund des schlechten Untergrundes kann der aussscherende Bus jedoch nicht beschleunigen und so kommen die Fahrzeuge nebeneinanderfahrend auf uns zu. Mir bleibt keine andere Möglichkeit, als den Wagen zu stoppen und abzuwarten, was im nächsten Moment wohl passieren mag. Einige Meter vor uns bringt der Fahrer des zweiten Busses sein Fahrzeug zum Stehen. Der Verkehr ist somit blockiert, alle beteiligten Personen lachen - eine Reaktion, die in einer ähnlichen Situation in Deutschland undenkbar ist.

Auf einer optimal ausgebauten Asphaltstraße kommen wir in die Hafenstadt Trabzon. Wir haben uns das Ziel gesetzt, für die folgende Nacht einen Campingplatz zu finden, um die noch immer feuchte Bergausrüstung endlich trocknen zu können. Im Reiseführer ist zwar ein Platz vermerkt, doch wir können diesen nicht finden und fahren deshalb auf der guten Küstenstraße gen Westen. Bald setzt die Dämmerung ein und wir genießen die Abendstimmung am Meer. Es gibt hier herrliche Buchten mit sauberen Sandstränden. Die letzte Warmdusche liegt nun nicht weniger als 18 Tage zurück und zu gerne würden wir anhalten, um baden zu gehen. Doch es ist nun fast dunkel, wir sind müde und benötigen einen einigermaßen sicheren Standplatz für die Nacht. Leider finden wir keinen Campingplatz, (An den Küsten Südfrankreichs zum Beispiel wäre bei entsprechendem Bademöglichkeiten einer neben dem anderen!) und so entschließen wir uns, an einer großen Raststation der vielen Fernbuslinien die Nacht zu verbringen.

Hier in Cavuslu essen wir zwei-, ja dreifache Portionen und der Kellner scheint die Welt nicht mehr zu verstehen. Als wir wieder zu unserem Campingbus kommen, ist dieser inzwischen wieder einmal gewaschen worden.

Sonntag, 24. Juni 1984:

Nach nur einer halben Stunde Fahrzeit finden wir kurz vor Görele einen herrlich gelegenen Campingplatz. Er liegt direkt am Meer in einer einsamen Bucht und wir sind die bisher einzigen Besucher. Das Wetter ist sehr schön und wir entledigen uns sogleich unserer Kleider und gehen Baden. Danach trocknen

wir die Ausrüstung und Annemie stellt eine Liste der Gegenstände zusammen, die gestohlen worden sind. Leider wird diese erheblich länger als erwartet; Gegenstände, die auf nicht weniger als drei DIN A4-Seiten vermerkt werden, haben einen Gesamtwert von etwa 3.000,-- DM. Es sind vor allem Dinge des täglichen Gebrauchs wie Kleidung, Taschenlampen, Streichhölzer, Medikamente, Landkarten, Bücher usw., die entwendet wurden.

Trotzdem genießen wir den heutigen Ruhetag.

Mit dem heutigen Tag sind wir genau vier Wochen unterwegs. Wir haben nun von dem Arbeitsalltag daheim eine solche Distanz gewonnen, daß es für uns kaum vorstellbar ist, in absehbarer Zeit wieder der gewohnten Arbeit nachgehen zu müssen. Besonders die Unterhaltung mit einem älteren Herrn, der zusammen mit seiner Frau inzwischen angekommen ist, läßt mich über den Begriff "Zeit" nachdenken. Er - ein Professor im Ruhestand aus Berlin - ist bereits ein halbes Jahr unterwegs und hat unbegrenzte Zeit für seine Reisen zur Verfügung. Als wir ihm erklären, daß wir vom Ararat kommen und "nur" fünf Wochen zur Verfügung haben, lächelt er etwas mit-leidvoll und ändert dann sogleich das Gesprächsthema.

Die meisten Menschen sehnen sich nach geraumer Zeit wieder nach Hause; bei mir ist die Entwicklung gegensätzlich. Je länger ich unterwegs bin, desto mehr wird mir klar, daß für mich das Fernweh stärker ist als der Wunsch, wieder zu Hause zu sein.

Montag, 25. Juni 1984:

Die heutige Distanz führt über 320 Kilometer nach Samsun. Die Straße führt fast ausnahmslos an der Küste entlang. Zwischendurch lassen wir den Ölwechsel vornehmen. Seit wir in Ebersberg aufgebrochen sind, haben wir etwa 6300 Kilometer zurückgelegt.

In der Nähe von Samsun finden wir einen sehr angenehmen, sauberen Campingplatz, der ebenfalls direkt am Meer liegt. Das Abendessen nehmen wir in einem ziemlich vornehmen Hotel der Innenstadt ein. Leider sind wir auch hier von dem Essen etwas enttäuscht. Nach den Erfahrungen der letzten Wochen ist man in den Landgasthäusern - den Lokantasi - wesentlich besser und preiswerter.

Dienstag, 26. Juni 1984:

Gegen 9.00 Uhr brechen wir auf. Der Himmel ist heute wolkenverhangen und es ist relativ kühl geworden. Etwa 580 Km haben wir innerhalb von zwölf Stunden zurückgelegt, als wir etwa 260 Km östlich von Istanbul unser heutiges Etappenziel, den Parkplatz eines Selbstbedienungs-Restaurants finden. Während der letzten Stunden ist das Wetter sehr schlecht geworden. Es gießt in Strömen und wir befinden uns in dichtem Nebel, der maximal 50 m Sicht gestattet. Im Restaurant essen wir zu Abend.

Mittwoch, 27. Juni 1984:

Es ist noch dunkel und der Regen trommelt auf's Autodach. Das mit Tape- und Leukoplaststreifen notdürftig reparierte Lüftungsdach hält den Wassermassen nicht mehr stand und allmählich gelangt immer mehr Regenwasser ins Wageninnere. Während Annemie noch schläft, fahre ich bereits die erste der beiden Etappen nach Istanbul. Nach zwei Stunden hört der Regen endlich auf und auf einem kleinen Rastplatz halte ich an. Hier beginnen wir unsere "Morgentoilette", Frühstücken dann in aller Ruhe und fahren danach die letzten 100 Km bis Istanbul. Mit dem Überfahren der Bosphorusbrücke verlassen wir den asiatischen Kontinent. Unser Ziel ist ein Campingplatz, von dem aus wir ohne großen Aufwand die Innenstadt Istanbul erreichen können. Wir geraten zwar trotz allen Vorsichtsmaßnahmen in den Sog des überaus hektischen Innenstadtverkehrs, können jedoch alsbald aus diesem "Teufelskreis" ausbrechen und tatsächlich die Ausfallstraße zum Flughafen finden, welche uns kurze Zeit später zum günstig gelegenen Campingplatz "Ataköy" bringt.

Die Sonne hat wieder einmal die Regenwolken vertrieben. Am Nachmittag fahren wir mit dem Stadtbus in die Innenstadt bis zur Galata-Brücke. Als erstes suchen wir den Basar auf, um dort einiges einzukaufen. Die Atmosphäre dieser faszinierenden Stadt am Bosphorus nimmt uns gefangen. Waren wir während der Anreise noch ein wenig verwundert über den orientalischen Charakter der Stadt, empfinden wir ihn nun - nachdem wir aus der Osttürkei zurückkommen - fast europäisch, zumindest jedoch weltstädtisch. Wer Istanbul einigermaßen kennenlernen möchte, sollte unbedingt einige Tage, wenn nicht gar eine ganze Woche Zeit haben.

Auf der Terasse eines einfachen Lokals, direkt unter der Galatabrücke gelegen, beobachten wir den Sonnenuntergang über dem "Goldenen Horn", einem Seitenarm des Bosphorus. Die herrliche Abendstimmung und die Tatsache, bald wieder daheim zu sein, lassen mich über die Erlebnisse der vergangenen Wochen nachdenken. Wieder einmal geht ein großartiger Urlaub viel zu schnell seinem Ende entgegen. Wir beschließen, den Erfolg unserer Türkei-Reise mit einem würdigen Abendessen entsprechend zu feiern. Als wir spät zu unserem Campingplatz aufbrechen, fährt längst kein öffentliches Verkehrsmittel mehr. Mit dem Taxi kommen wir gut gelaunt kurz nach Mitternacht zu unserem Bus.

Donnerstag, 28. Juni 1984:

Nach einem gemütlichen Frühstück starten wir die nächste Etappe unserer Heimreise. Bei herrlichem, wolkenlosem Wetter fällt uns das Abschiednehmen nicht leicht.

Die Straße führt längere Zeit direkt an der Küste entlang. Plötzlich hören wir hinter uns einen dumpfen Schlag. Da wir während der vergangenen Wochen beim Durchfahren von Schlaglöchern mit derartigen Geräuschen regelmäßig zu tun hatten, schenken wir diesem keine Aufmerksamkeit. Wenig später gehe ich in den hinteren Teil des Wagens und mir wird sofort klar, daß das merkwürdige Geräusch vom defekten Lüftungsdach ver-

ursacht wurde, welches wir zuvor verloren haben. So haben wir mal wieder eine zusätzliche Belüftungseinrichtung am Wagen und in der Mittagshitze kommt uns diese gar nicht so ungelegen.

Bald kommen wir zur türkisch-griechischen Grenze. Die Ausreise erfolgt ohne Probleme. An der griechischen Kontrolle durchsuchen die Beamten den Wagen und wie ich schon früher mehrmals erleben konnte, sind sie von der Bergausrüstung so beeindruckt, daß sie einige Dinge näher erklärt haben möchten und dadurch von ihrer eigentlichen Arbeit abgelenkt werden. So lassen uns auch hier die Zöllner ohne größere Durchsuchungen passieren.

Da hat ein einzelner deutscher Autofahrer schon größere Probleme: Seit drei Stunden nehmen die Beamten seinen Campingbus auseinander. Sie haben die Innenverkleidungen komplett abgeschraubt und wir staunen nicht schlecht, als uns der Mann erzählt, er sei bereits mit den Zöllnern bei der nächsten Tankstelle gewesen, wo der Schlauch seines Ersatzreifens aufgeschnitten wurde, weil man auch hier Rauschgift vermutet hatte. Mir tut der Mann jedenfalls leid, denn nach einer viertel Stunde fahren wir weiter, während die Beamten noch immer Teile seines Wagens auseinanderbauen.

Über Komotini und Xanthi kommen wir in den späten Nachmittagsstunden nach Kavála. Hier finden wir einen sehr schönen Campingplatz und wie beschließen ohne große Überlegungen, hier einen weiteren Ruhetag zu verbringen.

Auch dieser Platz liegt direkt am Meer und all der hier gebotene Komfort kommt uns anfänglich fast fremdartig vor. Natürlich dauert es auch hier nicht lange bis wir ein erfrischendes Bad nehmen.

Danach wird aus Müllbeuteln ein provisorisches Dach konstruiert, dem ich allerdings schon jetzt keine allzu lange Lebensdauer garantiere.

Die Dämmerung setzt hier fast zwei Stunden später ein als in der 2000 Km östlicher gelegenen Region um den Ararat, in der wir uns noch vor einer Woche aufgehalten haben.

Freitag, 29. Juni 1984:

Den heutigen Tag genießen wir in vollen Zügen, ist es doch der letzte "richtige" Ferientag in Griechenland. Wie schon an anderer Stelle bemerkt, haben wir uns an das Faulenzen gewöhnt und die Vorstellung, Übermorgen zu Hause zu sein, stimmt mich ein wenig traurig.

Ich gehörte nie zu der Sorte Menschen, die sich während des Urlaubs am Strand wohlgeföhlt hätten. Jetzt - da eine weite, anstrengende und zum Teil sogar streßgeladene Abenteuerreise hinter mir liegt, wünsche ich mir nichts sehnlicher, als hier eine weitere Woche ausspannen zu können. Mit dem üblichen Tagesrhythmus "Schlafen - Essen - Sonnen - Baden" wäre die Grenze meines Bedarfs vollends gedeckt.

Widerwillig betrachte ich die Autokarte, um die morgige Fahrtroute festzulegen.

Samstag, 30. Juni 1984:

Um 4.30 Uhr stehen wir auf. Es ist noch dunkel und über dem Campingplatz liegt eine ungewöhnliche Ruhe. Gegen 6.00 Uhr fahren wir weiter in Richtung Thessaloniki. Neben den Autos der türkischen Gastarbeiter, die in ihren Ferien in ihre Heimat fahren und uns bereits seit Ankara entgegengekommen sind, begegnen wir nun immer öfters deutschen Urlaubern, die in ihre Feriengebiete unterwegs sind.

An der Grenze sind wir über die jugoslawischen Behörden verärgert: Von dem restlichen jugoslawischen Geld möchten wir die notwendigen Gutscheine für Dieselkraftstoff erwerben. Die Behörden verkaufen Gutscheine für Kraftstoff nur gegen "Harte Währung" wie US-Dollar, Schweizer Franken oder DM. Außerdem ist der Preis für Benzin und Diesel gegenüber der Vorsaison nun um 22 Prozent gestiegen.

Über die übliche Route kommen wir bis zum späten Abend bis ca. 100 Kilometer westlich von Belgrad. Mit 950 Kilometer Distanz haben wir die längste Tagesetappe unserer gesamten Urlaubsreise zurückgelegt. Entsprechend müde halten wir auf einem überfüllten Rastplatz an und schlafen dort sofort ein.

Sonntag, 1. Juli 1984:

Während der Weiterfahrt durch Jugoslawien beginnt es zu regnen. Die provisorische Dachabdichtung ist vom Fahrtwind längst fortgerissen worden. Zum Glück läßt dieser kaum Regenwasser durch die Öffnung eindringen.

Fortwährend kommen uns Hunderte, ja Tausende von Gastarbeiterautos entgegen. Es sind fast ausnahmslos Wagen der Typen "Ford Transit" oder "Mercedes", die mit Waren und Geschenken verschiedenster Art mehr oder weniger überladen sind. Die Fahrer und deren Angehörige sind sicherlich bestrebt, die kurze Ferienzeit bestmöglich zu nutzen und deshalb fahren die meisten auch während der Nachtzeit. Leider passieren als Folge von Übermüdung der Fahrer immer wieder schwere Unfälle.

Wie schon zuvor bemerkt, sind die Rastplätze und Tankstellen während der Hauptreisezeit oft hoffnungslos überfüllt. Der jugoslawische Autostraßen-Service scheint auf diesen Ansturm nicht eingerichtet zu sein, denn diese Orte sind mit Abfällen aller Art in höchstem Maße verschmutzt.

Gegen Mittag passieren wir die Grenze nach Österreich. Das Wetter hat sich inzwischen gebessert; während wir über die Alpen heimwärts fahren, ist der Himmel sogar wolkenlos. Die Witterung mag unsere ersten Empfindungen hinsichtlich der neuen Umgebung verstärken. Uns erscheint plötzlich alles ungewohnt sauber und ordentlich. Im ersten Moment habe ich fast das Gefühl, als seien alle Dinge um mich herum übermäßig gepflegt.

Während der letzten Stunden unserer Reise werden erste Erinnerungen wach. Annemie und ich sind uns einig, als wir ein kurzes Resümee ziehen: Es war ein echtes Abenteuer mit allen dazu notwendigen menschlichen Empfindungen. Welche Vielfalt an Erlebnissen und Erfahrungen wir doch mit heimbringen!

Viele herrliche Gipfel und vollkommen einsame, unerschlossene Gegirgsregionen warten noch auf uns. In der Tat - Cilo-Sat-Gebirge, Aladag-Gruppe, sowie manches andere türkische Gebirge wären eine weitere Reise wert. Wir werden wiederkommen!

Montag, 2. Juli 1984:

Ein Blick aus dem Fenster verschafft mir Gewissheit: Wir sind wieder daheim.
Der Himmel ist wolkenverhangen und es gießt in Strömen.....

Ebersberg im Oktober 1984

T r e i b s t o f f k o s t e n

Wagentyp: VW-Joker 3 / Diesel (50 PS)

Verbrauch: 8,5 Liter pro 100 Kilometer (Durchschnitt)

Gesamtverbrauch: 770 Liter Diesel

Gefahrene Kilometer: 9040

Kosten: DM 631,--

Land	gefahrte Km (Hin-u.Rückfahrt)	Kosten pro Liter Diesel	Gesamtkosten
Deutschland	200	DM 1,30	22,--
Österreich	560	DM 1,45	69,--
Jugoslawien	2080	DM 1,05	174,--
Griechenland	930	DM 0,72	53,--
Türkei	5270	DM 0,70	313,--
Kilometer:	9040	Kosten:	631,--

Die TürkeiInformationen - Tips - Anregungen

Bis zum heutigen Tag ist die Türkei ein Land der großen Gegensätze geblieben: Während Istanbul eine moderne, nach westlichem Vorbild orientierte Großstadt ist, die wie jede andere europäische Großstadt im Verkehr zu ersticken droht, leben die Menschen in weiten Teilen Ostanatoliens auch weiterhin wie im Mittelalter, fahren Bauern auf ihren Ochsenkarren durch ihre kleinen Lehmhüttdörfer fernab jeglicher Zivilisation.

Zwar verlagert sich die Grenze zwischen touristisch erschlossenem und touristisch unerschlossenem Gebiet fortwährend nach Osten, doch vollzieht sich dieser Vorgang überaus langsam und es besteht Grund zur Annahme, daß für die nahe Zukunft der Osten des Landes für den Tourismus auch weiterhin so gut wie unerschlossen bleibt. Momentan verläuft diese Grenze in Nord-Süd-Richtung etwa durch die Mitte des Landes. Ist die Gegend um das Tal von Göreme fast jedem Türkeireisenden ein Begriff, sind die Touristen-Anziehungspunkte wie Ani, Nemrut Dag oder Vansee - alle im Osten gelegen - nur wenigen Urlaubern bekannt.

Während der Vorsaison begehrten uns in der Osttürkei in einem Zeitraum von etwa 14 Tagen drei Autos mit deutschem Autokennzeichen. Ein Bekannter, der etwas später unterwegs war, berichtete von vielleicht 15 bis 20 Fahrzeugen. Im Osten des Landes kann von Individualverkehr keine Rede mehr sein; es begegnen dem Reisenden nur noch Busse - übrigens das Hauptverkehrsmittel in der Türkei - Sammeltaxis und Lastwagen.

a) Straßenverhältnisse

Die Qualität der türkischen Straßen ist sehr unterschiedlich. Autobahnen nach hiesigem Vorbild fehlen bis auf einen kurzen Abschnitt östlich von Istanbul gänzlich. Der Zustand der Durchgangsstraßen im zivilisierten, westlichen Teil der Türkei ist fast immer gut, im Osten dagegen häufig sehr schlecht. Während der heißen Tageszeit - meist sind es die frühen Nachmittagsstunden - wird die dünne Asphaltsschicht butterweich und die Reifen fräsen regelrecht ihr Profil in den Belag. Jedem dürfte deutlich werden, daß die vielen Schwerlastwagen und -transporter den Straßen keine allzu lange Lebensdauer gestatten. Entsprechend dieser Tatsache haben die Straßenqualifizierungen der Straßenkarten wohl kaum den neuesten Stand.

So trifft man auf seiner Türkeireise immer wieder auf kilometerlange Straßenbaustellen, die den Verkehrsfluß noch zusätzlich behindern. Der Bericht einer Konstanzer Hindukusch-Expedition berichtet, daß selbst der Straßenzustand im Iran und in Afghanistan erheblich besser sei, als der in der Türkei. Immer wieder säumen Autowracks die Straßenränder.

Hans Thoma schreibt in seinem Artikel in der "Süddeutschen Zeitung" vom 7.9.84:

"Die Bereifung des betagten MAN-Lasters ist bejammernswert. Am rechten Scheinwerfer fehlt das Glas. Wirr durcheinanderlaufende Kabel unter der Motorhaube sind da und dort mit kleinen Zettelchen umwickelt, auf denen arabisch geschriebene Koranverse stehen. Sie sollen den Motor vor einem Defekt bewahren, Unheil fernhalten vom Fahrzeug und seinen Insassen. Inshallah!"

Dieses Zitat erklärt sehr treffend den Zustand vieler türkischer Fahrzeuge und natürlich auch die Mentalität der dazugehörigen Wagenlenker.

Es ist also Vorsicht geboten! Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h sollte keinesfalls außer acht gelassen werden; Vollbremsungen sind einzukalkulieren.

Nachtfahrten sollten nach Möglichkeit vermieden werden, denn unbeleuchtete Baustellen und Fahrzeuge, auf die Fahrbahn gelaufene Schafe, tiefe Schlaglöcher usw. sind häufig. Sehr oft werden Hunde überfahren, deren Kadaver wochenlang auf den Straßen liegenbleiben und unter der heißen Sonne verwesen. Nur selten werden sie mit Benzin übergossen und verbrannt.

In der Osttürkei ist es immer noch gebräuchlich, daß Kinder mit Steinen nach dem vorbeifahrenden Auto werfen. Ob diese Sitte als "freundliche" Geste oder als Agression zu verstehen ist, muß jeder Betroffene für sich entscheiden. Wir erlebten diese Tatsache zweimal, wurden jedoch nicht getroffen. Andere Urlauber haben nicht selten Schäden am Wagen zu verzeichnen.

Die Treibstoffversorgung, speziell bei Dieselkraftstoff, ist erstaunlich gut. Bei Superbenzin empfiehlt es sich, einen größeren Ersatzkanister mitzuführen. Es gibt fast ausschließlich Sprit der Marken "Petrol ofisi", "Shell" und "BP".

Während unserer Reise wurden wir mehrfach durch Polizei und Militär kontrolliert. Besonders im Osten waren diese Kontrollen häufig und die Beamten nicht immer freundlich, ja sogar recht unfreundlich und bestimmend. Nach meinem Empfinden wurde mehrmals deutlich, daß die Ordnungshüter ihre Machtposition nicht nur der türkischen Bevölkerung, sondern auch dem Fremden gegenüber demonstrieren wollten.

b) Anreise

Für die Anreise in die Türkei stehen zwei Haupttrouten zur Verfügung, nämlich die Strecke durch Bulgarien oder durch Griechenland.

Strecke a): München - Salzburg - Klagenfurt - Ljubljana - Zagreb - Belgrad - Nis - Sofia - Edirne - Istanbul (1550 km)

Strecke b): München - Salzburg - Klagenfurt - Ljubljana - Zagreb - Belgrad - Nis - Skopje - Thessaloniki - Kavala - Istanbul (2100 km)

Gegenüber der Griechenlandroute ist die Strecke durch Bulgarien mit ca. 550 Kilometer erheblich kürzer, jedoch sind einige Nachteile vorhanden:

So wird durch Bulgarien ein Transitvisum verlangt, daß 6 Mon. gültig ist und zu einem Aufenthalt bis zu 30 Std. berechtigt. Die Kosten dafür betragen einfach DM 14,--, dazu kommt noch ein Betrag von DM 12,50 Zwangsumtausch pro Person und Tag. Ein weiterer Nachteil sind die hohen bulgarischen Treibstoffkosten: (Stand 1984: Diesel DM 1,49 Super DM 2,03 - Benzin DM 1,76) Tanken kann nur gegen Gutscheine erfolgen, die an der Grenze erhältlich sind.

Bei der Reise durch Griechenland ist man frei von jeglichen staatlichen Zwängen. Treibstoff, speziell Dieseldieselkraftstoff ist mit DM 0,72 (Stand 1984) erheblich billiger und man hat die Möglichkeit, über weite Strecken an der Mittelmeerküste entlang zu fahren.

c) Devisen

Der Wechselkurs unterliegt teilweise enormen täglichen Schwankungen. Beim Geldwechsel bzw. beim Einlösen von Checks ergeben sich besonders in Banken der abgelegenen Orte der Osttürkei Probleme und entsprechende Wartezeiten, da erstens der Tageskurs nicht bekannt ist und zweitens der Check den Bankbediensteten nicht bekannt zu sein scheint. Ein Telefonat des Chefs oder die neueste Tageszeitung, in der die täglichen Kurse abgedruckt sind, bringt oft Abhilfe. Euro-Checks werden nur im europäischen Teil der Türkei und in Istanbul angenommen; im asiatischen Teil der Türkei werden nur Traveller-Checks eingelöst, wobei es empfehlenswert ist, in den östlichen Teilen der Türkei Bargeld (US-Dollars oder Deutsche Mark) umzuwechseln.

Es ist bemerkenswert, daß Bankangestellte selbst in größeren Banken wie z.B. in Istanbul kaum über englische Sprachkenntnisse verfügen und deshalb oft Verständigungsprobleme den Wechsel zusätzlich erschweren.

Ein- und Ausfuhr von Landeswährung bis zum Gegenwert von 100 US-Dollar sind erlaubt. Ein- und Ausfuhr unterliegen bei Fremdwährungen keinen Beschränkungen.

Es ist in jedem Fall empfehlenswert, türkische Währung in der Türkei zu erwerben, da dort die Kurse erheblich günstiger sind als bei uns. Der Staat ist auf ausländische Zahlungsmittel angewiesen!

Beim Wechsel in Deutschland erhielten wir für eine DM den Gegenwert von 95 türkischen Lira, zum Zeitpunkt der Einreise in die Türkei Ende Mai hätten wir ca. 40 Prozent mehr, nämlich 138 türkische Lira erhalten. Bei der Ausreise gut vier Wochen später lag der Kurs bei 128 türkischen Lira.

d) Preise

Für uns westliche Touristen zählt die Türkei auch heute noch zu den ausgesprochenen Billigreiseländern. Wer keine übertriebenen Ansprüche stellt, kann sehr preisgünstig seinen Urlaub in der Türkei verbringen.

Besonders die menschlichen Grundbedürfnisse (Speisen, Getränke, Bekleidung, Übernachtungen) sind für unsere Begriffe

auch heute noch sehr billig.

Die öffentlichen Verkehrsmittel - selbst Inlandsflüge - sind erstaunlich preisgünstig, während Taxis verhältnismäßig teuer bezahlt werden müssen.

Beispiele: Istanbul (ca. 20 km) DM 21,--
Osttürkei (ca. 12 km) DM 10,50

Die Speisen in den einfachen Restaurants (Lokantasi) sind sehr preisgünstig. Für ein warmes Essen einschließlich Getränk sind ca. 400 bis 600 TL / 2.80 bis 4.20 DM zu zahlen. In den Hotels dagegen ist etwa doppelt so viel zu bezahlen, obgleich die Qualität der Speisen keinesfalls besser bzw. reichlicher ist. (Der Mehrpreis ergibt sich allein durch den wesentlich besseren Service.)

Für Übernachtungen auf dem Campingplatz ist mit folgenden Ausgaben zu rechnen: (Preise für 2 Pers. u. Wohnmobil)

- a) sehr einfacher Platz: 500-800 TL / 4.20 - 5.60 DM
- b) Campingplatz mit gutem Service (Warme Dusche): ca. 1000 TL / 7,-- DM
- c) Staatlicher ("Mocamp") Campingplatz: ca. 1700 TL / 12,-- DM

Sehr billig sind die Grundnahrungsmittel. Ein frisches Fladenbrot kostet je nach Größe zwischen 40 bis 80 TL (0.28 - 0.56 DM).

Salat und Gemüse ist qualitativ sehr gut und billig.

Für ein Kilogramm werden etwa 100 - 120 TL / 0.70 - 0.84 DM verlangt. Obst ist etwas teurer.

Für eine Kfz-Reparaturstunde mußten wir umgerechnet etwa 6,--DM zahlen. Vorsicht, in der Osttürkei ist es wichtig, vorher nach dem Preis zu fragen und ihn gegebenenfalls auszuhandeln.

Auch beim Kauf von Teppichen und Souvenirs ist Vorsicht geboten!

Photoartikel sind ebenso wie Filme in der Türkei wesentlich teurer als bei uns. Auch ist der gewünschte Film selten erhältlich.

e) Campingplätze - Übernachtungsmöglichkeiten

Während der Anreise in die Türkei ist das Übernachten im Wohnmobil problemlos. Es sind genügend Rastplätze und Campingmöglichkeiten vorhanden.

In der Türkei gibt es natürlich Campingplätze nur dort, wo auch touristische Anziehungspunkte vorhanden sind. Dies sind vor allem die Küstenorte an der Ägäis, vereinzelt auch an der Südküste sowie am Schwarzen Meer. Es gibt ferner mehrere Campingplätze in Istanbul, Ankara und in den verschiedenen Touristenzentren des Inlandes. Östlich der bereits erwähnten, gedachten Nord-Süd-Linie, die die fortschrittliche westliche Türkei gegen die unterentwickelte Osttürkei abgrenzt, sind so gut wie keine Campingplätze vorhanden. Hier ist der Besucher, der mit dem Zelt unterwegs ist, schlecht beraten. Besitzer von Campingbussen haben jedoch auch hier gute Möglichkeiten. Besonders auf den großen Rastplätzen neben den

Tankstellen findet man immer Möglichkeiten zum Übernachten. Hier sind auch oft einfache Restaurants sowie bescheidene Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.

Weiter gibt es gute Übernachtungsmöglichkeiten auf den Parkplätzen oder -höfen der Polizeistationen. Wir haben dort immer sehr freundliche Beamten getroffen, die uns sogar meist eingeladen haben.

Die dritte Möglichkeit bieten Grundstücke von Privatpersonen, die bei einer Anfrage kaum ablehnen würden, sondern im Gegenteil sich fast immer freuen, einem Fremden Schutz gewähren zu dürfen.

Vor dem Übernachten neben der Landstraße, weitab menschlicher Siedlungen sei gewarnt! Es ist an dieser Stelle vielleicht noch zu bemerken, daß speziell bei Camping-Reisen in die Osttürkei eine Fahrgemeinschaft mit zwei Fahrzeugen als ideal anzusehen ist.

„...Höhepunkte ergeben sich nur aus Tiefen. Die ebenen Lebenswege sind zwangsläufig flach. Die Kombination Auto - Fahrstuhl - Rolltreppe - Klimaanlage - Thermostat und Automatenbedienung, für jeden Wunsch, Versicherung von der Wiege bis zur Beerdigung, vorprogrammierte Berufe - das ist der in Aussicht gestellte Fortschritt der Zivilisation. Und für mich mit ziemlicher Sicherheit ein verlorenes Leben“.

(Martin Schliesler)

B e r g s t e i g e n i n d e r T ü r k e i

a) Allgemeines

Die Türkei ist bis heute ein überaus lohnendes Ziel für den Bergsteiger und Naturfreund: Die Bergziele sind so vielfältig, daß dem Alpinisten über Jahre hinaus interessante Ziele zur Verfügung stehen. Besonders Bergsteigern, denen die Alpen zu übererschlossen sind und die das Abenteuer und die Einsamkeit suchen, werden in den Gebirgen der Türkei auf ihre Kosten kommen.

Folgende Punkte sprechen dafür, die Türkei als Ziel einer Bergsteiger-Reise zu wählen:

1. Der Anfahrtsweg in die Türkei ist nicht übermäßig weit. Selbst bei Fahrten in die Osttürkei - speziell zum Ararat oder zum Cilo- und Sategebirge - sind insgesamt nicht mehr als maximal neun bis zehntausend Kilometer zurückzulegen. Alle anderen Anfahrtsstrecken sind kürzer, allerdings aufgrund der teilweise sehr schlechten Straßen nicht unbedingt zeitsparender. Auch für die Gebirgsregionen der Osttürkei sind fünf Wochen Zeitaufwand bereits durchaus akzeptabel.
2. Es gibt in der Türkei sehr viele Bergziele, die sich in ihrem Charakter weitgehendst unterscheiden. So wird neben dem Alpinisten, der im kombinierten Gelände zu Hause ist, auch der Wanderer, Kletterer, Eisgeher, ja selbst der Skitourengeher auf seine Kosten kommen.
3. Während der Hauptreisezeit ist in der Türkei mit sehr gutem, beständigem Hochdruck-Wetter zu rechnen.
4. Die Türkei ist auch heute noch zu den ausgesprochenen Billigreiseländern zu zählen, so daß auch längere Aufenthalte den Urlaubsetat nicht übermäßig belasten.
5. Die türkische Bevölkerung ist sehr gastfreundlich. Besonders in den abgelegenen Gebieten wird diese schon sprichwörtliche Gastfreundschaft den Fremden tief beeindruckt.
6. Die Verständigungsprobleme halten sich in Grenzen. Während man in der westlichen Türkei häufig auf deutsch- oder englischsprechende Türken trifft, ist dies in den östlichen Landesteilen seltener der Fall. Hier ist es sinnvoll, sich einige der wichtigsten türkischen Worte bzw. Redewendungen anzueignen.
7. Die Türkei hat nicht nur einen fast unüberschaubaren Reichtum an kulturellen Sehenswürdigkeiten, sondern auch landschaftliche Schönheiten, die Einmaligkeit für sich beanspruchen können.

Mit Ausnahme des Ararat im Grenzbereich Türkei - Iran - UdSSR, sowie dem Cilo-Sat-Gebirge im Grenzbereich Türkei - Irak, die eine staatliche Besteigungsgenehmigung und entsprechende Begleitpersonen erfordern, sind die übrigen Gebirge derzeit für Bergsteiger frei zugänglich.

(Wie schon an anderer Stelle erwähnt, ist es in jedem Fall empfehlenswert, bestmögliche Informationen über eventuelle Beschränkungen und Auflagen für das Zielgebiet einzuholen.)

Die letzte Etappe der Anreise zu den Ausgangspunkten ist oft sehr schlecht, so daß man diese dem eigenen Fahrzeug manchmal besser nicht zumuten sollte. Auch die zeitliche Planung ist aufgrund dieser Gegebenheit nicht zu vergessen. (Wegstrecken von 50 km können durchaus einen halben, wenn nicht sogar einen vollen Tag beanspruchen!)

b) Landkarten (siehe auch Seite 75)

Früher war es in seltenen Fällen möglich, einzelne Blätter der türkischen Militärkarte 1:200.000 zu bekommen; als 1980 die Militärs die Regierung übernommen haben, ist es schwieriger denn je, großmaßstäbliches Material zu erhalten. Die Angabe der neuesten Informationsbroschüre des Türkischen Generalkonsulates in Frankfurt/M. "Routenpläne stellen die Fremdenverkehrs- und Informationsbüros in der Türkei in den entsprechenden Gebieten" ist mit Skepsis zu betrachten. Diesbezüglich kann wahrscheinlich der Türkische Alpenverein in Ankara bessere Unterlagen zur Verfügung stellen. (Kammverlaufsskizzen u.ä.) Auch steht hier dem Bergsteiger ein alpines Archiv zur Einsicht zur Verfügung.

Ein persönlicher Tip:

Die amerikanische Fliegerkarte (Tactical Pilotage Chart) im Maßstab 1:500.000 ist aufgrund ihrer ziemlich genauen Höhenliniendarstellung (Äquidistanz: 500 feet = ca. 150 m) sowie der relativ genauen Situationsdarstellung durchaus für eine grobe Orientierung brauchbar. (Sie ist in guten geographischen Buchhandlungen sowie in Spezialgeschäften für Globetrotter- u. Trekkingausrüstung erhältlich und kostet ca. pro Blatt DM 25,--.) Wenn man den gewünschten Kartenausschnitt in einem Kopiergerät, welches gleichzeitig vergrößert, abbilden läßt, erhält man von der ursprünglichen DIN A4-Vorlage eine DIN A3-Kopie, also eine Vergrößerung auf das Doppelte. Diese Vergrößerung kann natürlich nochmals kopiert bzw. vergrößert werden, so daß eine respektable Kartenskizze im Maßstab 1:250.000 zur Verfügung steht! (Ist die nun gewonnene Skizze reproduzierfähig, können zwei weitere Vergrößerungsvorgänge eine Unterlage im Maßstab 1:125.000 liefern!)

c) Die Bergziele

Es gibt drei Gebirgsgruppen in der Türkei, die in ihren Ausmaßen und in ihrem Charakter vor allen anderen Gebieten den Bergsteiger interessieren dürften.

Es sind dies das Taurus-Gebirge mit der Aladag-Gruppe (bis 3734 m) im Süden des Landes gelegen, das Cilo- und Satgebirge

(bis 4135 m) im äußersten Südosten des Landes und das Pontische Gebirge, speziell das Gebiet östlich der Verbindungsstraße Erzurum - Trabzon im Nordosten der Türkei (bis 3937 m). Auch das Munzur-Gebirge, das sich südlich des Euphrat zwischen Erzincan und Elazığ erstreckt und Gipfelhöhen bis über 3400 m aufzuweisen hat, darf nicht unerwähnt bleiben. Weiter gibt es in der Türkei eine ganze Reihe alleinstehender Berge, die meist vulkanischen Ursprungs sind. Am bekanntesten und wohl auch interessantesten sind Erciyes (3916 m), Hasan Dag (3258 m), Nemrut Dag (3036 m, nicht zu verwechseln mit dem sehr sehenswerten kulturhistorischen Nemrut dag südöstlich von Malatya) und Süphan Dag (mit 4434 m zweithöchster Gipfel der Türkei, nördlich vom Vansee gelegen). Berg der Berge ist der 5165 m hohe Große Ararat mit seinem kleineren Nachbarn, dem Kleinen Ararat (3925 m), beide unweit der Grenze zum Iran bzw. zur UdSSR.

Das Taurus-Gebirge

Das Taurus-Gebirge bildet die südliche Begrenzung des anatolischen Hochlands gegen das Mittelmeer. Die wichtigste Verkehrsverbindung im östl. Taurus führt von Nigde über den 1050 m hohen Gülek-Paß nach Adana bzw. Mersin am Mittelmeer. Am Paß verengt sich die Straße zur sogenannten "Kilikischen Pforte", einer Felsschlucht von ca. 20 m Breite, die schon zur Zeit der Antike häufig als Übergang benützt wurde. Westlich der Straße beginnt die Bolkar-Dag-Gruppe mit ihrem Kulminationspunkt Medetsiz (3585 m). Die Berge dieser Untergruppe bilden wuchtige Felsmassive, deren Gestein zum Teil sehr brüchig ist. Die Gipfel sind relativ leicht zu besteigen. (Informationsbericht im DAV-Jahrbuch 1954)

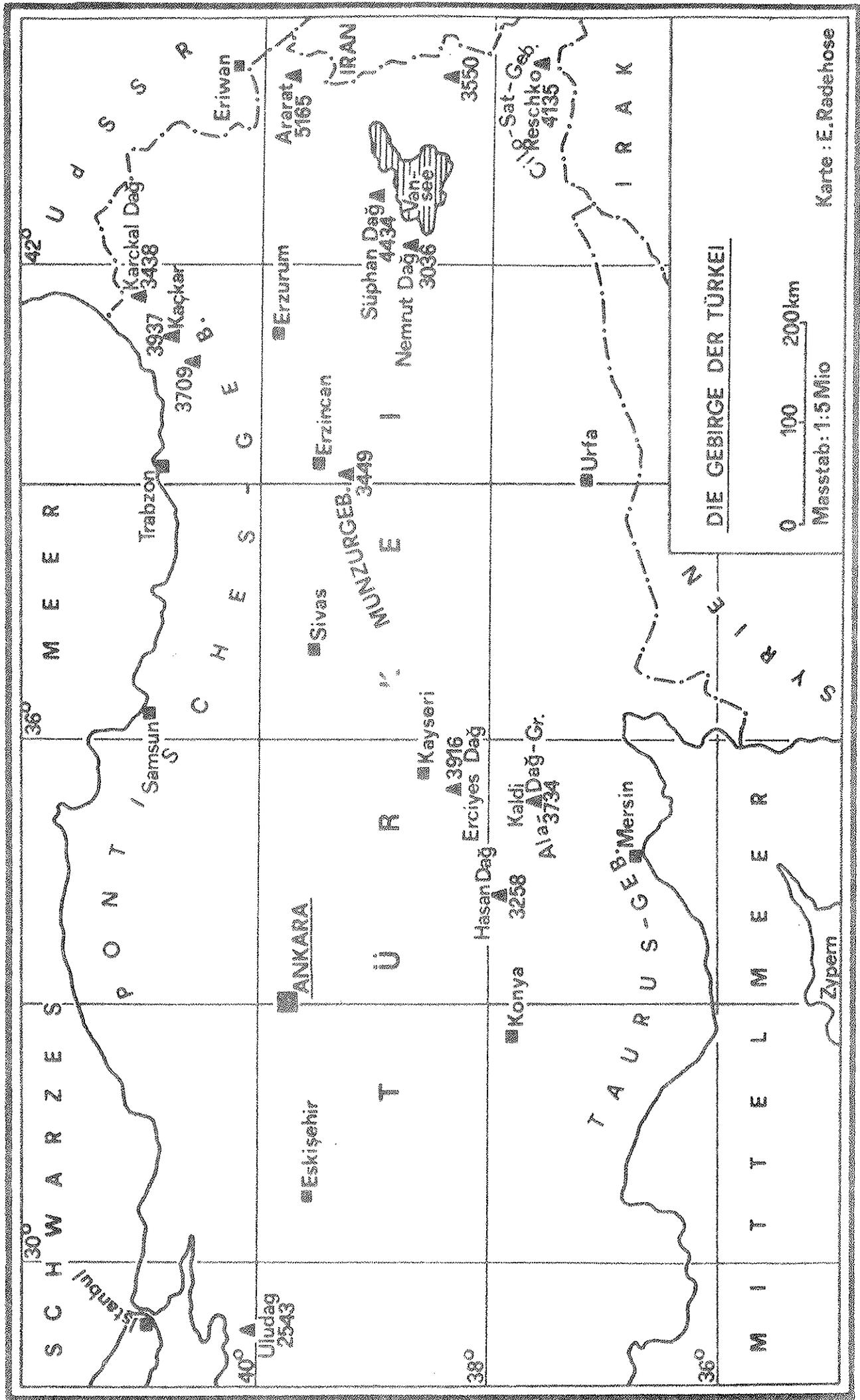
Östlich der Kilikischen Pforte hat die Aladag-Gruppe ihren Anfang, die wohl interessantesten Berge im Taurus-Gebirge. Es gibt hier eine große Anzahl von Gipfeln über 3500 m Höhe, die auch den Kletterer begeistern dürften. Höchster Punkt ist hier der Kaldi im Emlital mit 3734 m. Die Aladagberge bestehen aus Kalkgestein und sie sind den Dolomiten nicht unähnlich.

Am besten erreicht man die Berge von Ankara kommend über Camardı und Cukurbag, einem kleinen abgelegenen Ort am Fuß der Berge. Hier können auch Tragtiere gemietet werden. Die Lagerplätze, von denen man zu den verschiedenen Gipfeln startet, sind etwa einen Tagesmarsch entfernt.

Das Yedigöl - besser bekannt als Siebenseental - ist ein weites Hochtal von etwa 3000 bis 3100 m Höhe, von dem aus der Demirkazik (3726 m) bestiegen wird. (Aufstieg: ca. 6-7 Std.) Der Demirkazik kann auch über Sokulupinar, in 3-4 Std. von Cukurbag zu erreichen, angegangen werden.

Das Siebenseental ist ferner Ausgangspunkt für die Besteigung von Kizilkaya (3723 m) und Direktas (3470 m), für die jeweils etwa 6 Stunden Aufstiegszeit zu veranschlagen sind.

Das Emlital wird ebenfalls in einer Tagesetappe ab Cukurbag erreicht. Der Kaldi (3734 m, höchster Gipfel) und andere, kaum weniger hohe Gipfel sind ab hier zu besteigen. Auch Bergsteiger schärferer Richtung finden hier in der fast 800 m hohen Nordwand ein lohnendes Ziel.



Karte: E. Redehose

Das Pontische Gebirge

So wie das Taurus-Gebirge das anatolische Hochland zum Mittelmeer abschließt, so begrenzt das Pontische Gebirge die Türkei nach Norden hin zum Schwarzen Meer. Im westlichen Teil des langgestreckten Gebirgszuges sind keine Höhen über 3000 m zu verzeichnen, während im östlichen Teil, speziell im Bereich der Kackar-Gruppe bis hin zum Karckal-Dag beachtliche Höhen bis fast 4000 m erreicht werden.

Das Kackar-Gebirge besteht aus Urgestein und ist teilweise sogar vergletschert. Aufgrund der häufiger auftretenden Niederschläge hat das Kackargebirge eine, im Gegensatz zu den übrigen türkischen Gebirgen, üppige Vegetation aufzuweisen. In den nördlichen, dem Schwarzen Meer zugewandten, Tallagen wird sogar Tee und Wein angebaut. Aus diesem Grunde wirkt das Pontische Gebirge auf den Alpenbergsteiger kaum fremdartig, wie es bei den anderen, südlicher gelegenen Gebirgen der Türkei der Fall ist. Besonders ab etwa Mitte August sind häufige Niederschläge einzukalkulieren. Natürlich ist in den Hochlagen auch mit sommerlichen Neuschneefall zu rechnen.

Auch das Kackar-Gebirge ist so gut wie nicht erschlossen. Die Anfahrtswege - besonders von Süden über Yusufeli nach Hevek - sind auch heute noch sehr schlecht. (Siehe auch Aus meinem Tagebuch, Seite 18.)

Folgende vier Gebiete dürften die größte Beachtung verdienen. Sie liegen wie bereits angedeutet im östlichen Teil des Gebirges etwa zwischen Trabzon und Hopa. Es sind dies:

- a) die Verschambek-Gruppe mit dem Verschambek als Kulminationspunkt (3709 m)
- b) die Kavron-Gruppe mit dem Kackar, dem höchsten Gipfel (3937 m)
- c) die Altiparmak-Gruppe mit dem Alti Parmak (3605 m)
- d) die Karckal-Gruppe mit dem Karckal Dag (3438 m)

Die Verschambek-Gruppe wird am besten über Camlihemsin und dem kleinen Bergdorf Cat erreicht, sowie über Ayder (Zufahrt von Rize über Ardesen). Von Ayder führt eine Forststraße bis Mesovit, einer ca. 2800 m hoch gelegenen Alm. Diese Alm ist auch für die Besteigungen des Kackar von Norden sowie des Varos (3458 m) ein idealer Ausgangspunkt. (Besteigungszeit des Kackar: ca. 5-6 Std., Abstieg: 2-3 Std.)

Der Kackar ist ferner von Süden erreichbar und zwar von dem kleinen Bergdorf Hevek (1850 m), das über Yusufeli und Sarigöl zu erreichen ist. (Entfernung Yusufeli - Hevek: 69 km = 5-6 Std. Fahrzeit!)

Der Aufstieg von Hevek zum üblichen Lagerplatz auf etwa 2700 m nimmt ca. 5 Std. in Anspruch, der Gipfelaufstieg, der zum Schluß über den Westgrat (I-II) führt, nochmals ca. 6 Std.

Die Altiparmak-Gruppe wird vom Norden über Ayder oder Ardesen und Dutha bzw. vom Süden über Tortum und den Karagöl erreicht. (Tortum ist etwa 70 km von Erzurum entfernt.)

Weit östlich, nahe der Grenze zur Sowjetunion liegt die Karckal-Gruppe. Sie wird erreicht über Borcka oder über Yusufeli - Sarigöl - Barhal.
(Informationsbericht im DAV-Jahrbuch 1966, Seite 105, sowie im OeAV-Jahrbuch 1966, Seite 102.)

Das Cilo- und Satgebirge

Die wohl lohnendste Gebirgsgruppe in der Türkei, das Cilo-Sat-Gebirge, liegt weit im Südosten des Landes im Grenzbe-
reich gegen den Iran und den Irak. Von allen türkischen Ge-
birgsgruppen ist für das Cilo-Sat-Gebirge die längste An-
fahrtstrecke zu bewältigen. Abgesehen davon ist es auch die
am schwierigsten zugängliche Region der Türkei. Auch hier
ist wie am Ararat eine Genehmigung der türkischen Regierung
notwendig.

Das Gebiet ist sehr dünn besiedelt, die dort beheimatete Be-
völkerungsgruppe sind Kurden. Nicht selten wird diese Region
zum militärischen Sperrgebiet erklärt.

Das Cilo-Sat-Gebirge ist bis zum heutigen Tag touristisch
völlig unerschlossen. Der Gebirgscharakter ist von beein-
druckender Vielfältigkeit und Weiträumigkeit. Die Berge be-
stehen aus einem rotbraunen Kalkgestein; auch kleine Gletscher
und je nach Jahreszeit mehr oder weniger große Schneefelder
geben dem Gebiet einen besonderen Reiz. Diese landschaft-
lichen Eindrücke und die absolute Einsamkeit entschädigen
den Bergsteiger für die organisatorischen Probleme, mit
denen er sich zuvor im Normalfall auseinanderzusetzen hat.
Die beste Zeit für bergsteigerische Unternehmungen sind auch
hier die Monate Juni bis September.

Jede der beiden Gebirgsgruppen hat eine Längenausdehnung von
ca. 25 km und eine Breite von etwa 15-20 km.

Die Wintermonate sind hier sehr kalt und schneereich. Nach
einem kurzen Frühling mit einer herrlichen, vielfältigen Ge-
birgsflora folgt ein sehr heißer, trockener Sommer. Nieder-
schläge sind selten, so daß der Bergsteiger in seiner Touren-
planung sehr frei ist.

Im Cilo-Sat-Gebirge wird neben dem Hochtouristen auch der
Kletterer voll auf seine Kosten kommen. Auch heute noch warten
einige Grate und Wände auf ihre Erschließer. Aufgrund des
sehr beständigen Wetters sind auch längere Bergfahrten, die
ein oder zwei Biwaks erfordern, ohne Probleme durchführbar.

Die Anreise ins Cilo-Sat-Gebirge erfolgt am besten vom Van-
see über Sivelan nach Hakkari, der Provinzhauptstadt. Von
hier sind noch 18 km bis zum Gendamerie-Posten Zap zurück-
zulegen. Ab hier wird man in einem fünf bis sechsstündigen
Fußmarsch das etwa 2400 m hoch gelegene Mergan-Lager erreichen.
Der Aufstieg zu diesem Lagerplatz ist landschaftlich sehr
reizvoll.

Vom Lager lassen sich mehrere Berge besteigen. Alle Gipfel-
anstiege sind Tagestouren, vorausgesetzt, man wählt die
Normalroute.

Es sind dies:

der Suppan Durek (ca. 4000 m) mit seiner lohnenden 500 m
hohen Nordkante im Schwierigkeitsgrad IV+, der Mergan

DIE WICHTIGSTEN GIPFEL:

Gipfel	Höhe	Gebirgsgruppe	Ausgangspunkt	Zeit ↑	Besonderes	Permit ?
Großer Ararat	5165	(erloschener Vulkan)	Dogubayazit / Aralik	3-4 T.	NO-Eisflanke, 40-50°	ja
Kleiner Ararat	3925	(erloschener Vulkan)	Aralik / Dogubayazit	2-3 T.	am besten v. Aralik	ja
Süphan Dag	4434	(erloschener Vulkan)	Adilcevaz (Vansee)	2 Tage	zweithöchster Gipfel der Türkei!	nein
Reshko (Gelyasin)	4135	Cilo-Gebirge	Hakkari (Polizei-posten Zap)	2-3 T.		ja
Göltepe	3650	Cilo-Gebirge	Hakkari (Mergan-Lager)	2-3 T.	Klettergebiet	ja
Mir-Haniza	?	Cilo-Gebirge	Mergan-Lager	2-3 T.		ja
Mergan Tepe	?	Cilo-Gebirge	Mergan-Lager	2-3 T.	800-Meter Ostwand	ja
Suppan Durek	ca. 4000	Cilo-Gebirge	Mergan-Lager	2-3 T.	interessante, 500 m hohe Nordkante (IV+)	ja
Kirara	3752	Sat-Gebirge	Kursin	3-4 T.		ja
Kackar Dag	3937	Pontisches Gebirge (Kavron-Gruppe)	Yusufeli (Hevek) oder Ardesen (Mesovitlager)	2-3 T.	alpenähnliches Gebiet relativ viel Niederschlag	nein
Verschambek (Versembek)	3709	Pontisches Gebirge (Verschambek-Gruppe)	Camlihemsin (Cat)	1-2 T.		nein
Alti Parmak	3605	Pontisches Gebirge (Altiparmak-Gruppe)	Ayder (Ardesen) oder Karagöl	2 Tage		nein
Karckal Dag	3438	Pontisches Gebirge (Karckal-Gruppe)	Borcka	2 Tage		nein
Ceymakcor	ca. 3300	Pontisches Gebirge (Kavron-Gruppe)	Ardesen (Mesovitlager)	2-3 T.		nein

Nemrut Dag	3036	(erloschener Vulkan)	Tatvan (Vansee)	1-2 T.	nicht zu verwechseln mit der Kulturstätte!	nein
Hasan Dag	3258	(erloschener Vulkan)	Taspinar oder Helvadere	2 Tage		—
Erciyes Dag	3916	(erloschener Vulkan)	Kayseri, Hütte Kayak evi, 2150m	1-2 T.	leicht erreichbarer Gipfel	nein
Kaldi	3734	Taurus-Gebirge (Aladag-Gruppe)	Sinekli-Hochebene	2-3 T.	Klettergebiet! (höchster Gipfel)	nein
Demirkszik	3726	Aladag-Gruppe	Cukurbag	2-3 T.		—
Kizilkaya (Kizilyar)	3723	Aladag-Gruppe	Cukurbag (Yedigöl = Tal der 7 Seen)	3 Tage	schöner SW-Grat Klettergebiet!	nein
Turasan	3499	Aladag-Gebirge (Turasan-Gruppe)	Karagöl (Schwarzsee)	3 Tage	Klettergebiet	nein
Direktas	3470	Aladag-Gebirge	Yedigöl (Cukurbag)	3 Tage		—

mit seiner 800 m hohen Ostwand, der Goltepe (3650 m), der Kisera (3750 m) und andere.

Um den Reschko (Gelyasin), mit 4135 m höchste Erhebung im Cilo-Gebirge, erreichen zu können, wählt man die Serpil-Zoma, eine Hochebene südöstlich des Berges gelegen. Diesen Ausgangspunkt erreicht man vom Mergan-Lager über eine ziemlich schwierig zu begehende Scharte nördlich des Gipfels oder leichter, jedoch weiter über den Der-i-Cafer. Auch die Überschreitung des Reschko ist durchgeführt worden. In seinem Bericht über das Cilo-Sat-Gebirge gibt Walter Kellermann die Schwierigkeiten dieser Unternehmung mit dem Schwierigkeitsgrad V-VI an. Ein weiteres Ziel für Extreme wäre die fast 1000 m hohe Westwand, 1967 erstmals von Münchnern durchstiegen.

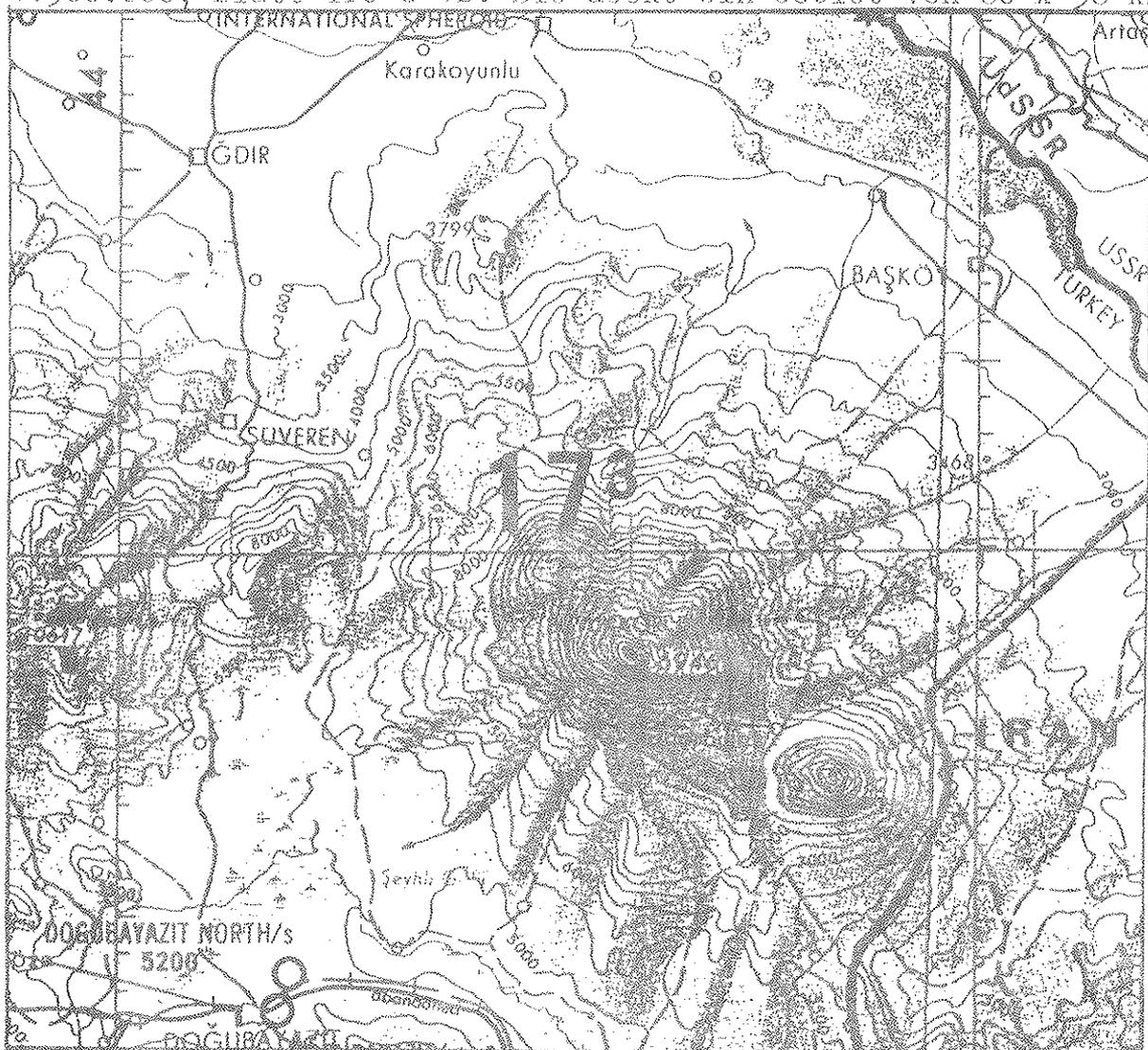
Der höchste Gipfel im benachbarten Sat-Gebirge ist der Kirara (3752 m). Ausgangspunkt ist das Dorf Kursin.

(Informationsbericht: DAV-Jahrbuch 1963, Seite 143, "Der Bersteiger", Monatsschrift im Bruckmann-Verlag, München, "Gletscherberge um Ninive" v. Hans Thoma, November 1970, Seite 858.)

Nachtrag:

Neuester Bericht über das Cilo-Sat-Gebirge im "Bergsteiger", Heft 9, Sept. 1984, Seite 33-37.

Das Gebiet um den Ararat (Maßstab: ca. 1:375.000 - 1 cm = 3,75 km)
Die Karte ist eine Vergrößerung der US-Tactical Pilotage Chart 1:500.000, Blatt TIC G-4B. Sie deckt ein Gebiet von 60 x 56 km ab.



Der Ararata) Allgemeines

Im 5165 m hohen Ararat erreichen die Gebirge der Türkei ihren Kulminationspunkt. Als mächtiges Massiv überragt der Berg das ostanatolische Hochland und ist so bei guten Sichtverhältnissen bereits aus größerer Entfernung sichtbar. Für uns Mitteleuropäer ist der Berg ohne Zweifel der am leichtesten erreichbare Fünftausender: Für die ungefähr 3.500 bis 4.000 Kilometer lange Strecke München - Ostanatolien wird man in einer Richtung zwischen sechs bis acht Tage Fahrzeit einplanen müssen. Bei vernünftiger Fahrweise ist mit Sicherheit damit zu rechnen, daß allein für die gesamte Fahrtstrecke (Hin- und Rückfahrt) mindestens vierzehn Tage benötigt werden.

Dies darf bei der allgemeinen Reiseplanung nicht vergessen werden. Steht dazu noch der eine oder andere Gipfel auf dem Programm oder möchte man noch zusätzliche Tage für kulturelle Dinge oder Erholung einplanen, sind fünf oder besser sechs Wochen Zeit durchaus als normal anzusehen.

Der große Ararat oder Büyük Agri Dagi - wie ihn die Türken nennen - ist ein erloschener Vulkan. Der relative Höhenunterschied beträgt auf der Nordseite (Aralik) stattliche 4.200 Meter, auf der Südwestseite (Dogubayazit) immerhin noch 3.500 Meter. Bis hinab auf ca. 4.500 Meter ist der Berg vollständig mit Gletschereis bedeckt; teilweise reichen die Gletscherzungen sogar bis in die Region unter 3.000 Meter. Auf der Nordwestseite zieht ein Gletscher, der sogar größere Bruchzonen aufweist, bis etwa 3.400 Meter hinunter.

Fährt man von Dogubayazit entlang der Westseite nach Aralik - das entspricht etwa einer halben Umrundung des Berges - werden ca. 100 Kilometer zurückgelegt. Es dürfte jedem deutlich werden, daß die Flanken am Ararat überaus weiträumig sind und die Orientierung, speziell bei Nebel, nicht einfach ist.

Der Ararat befindet sich in einem strategisch wichtigen Gebiet. Die kürzeste Distanz zwischen dem höchsten Punkt und der Grenze zur UdSSR beträgt 28 Kilometer, die zwischen dem Gipfel und der Grenze zum Iran 15 Kilometer.

Südöstlich vom Hauptgipfel liegt in einer Entfernung von elf Kilometern der Gipfel des Kleinen Ararat (3925 m). Beide Gipfel sind durch einen etwa 2.700 m hohen Sattel getrennt.

Noch immer wird von den Wissenschaftlern der kleine Ararat als Landeplatz der Arche Noah nicht ausgeschlossen.

(1. Buch Mose, Kapitel 8, Vers.4: Am siebzehnten Tag des siebenten Monats ließ sich der Kasten nieder auf das Gebirge Ararat.)

Im Jahre 1929 wurde der Große Ararat von dem russischen Universitätsprofessor und Arzt Frédéric Parrot erstbestiegen.

Heute gibt es am Ararat mehrere Routen, doch leider ist für uns Bergsteiger - wenn überhaupt - die Besteigungsgenehmigung

nur für die SW-Flanke (= Normalweg) von Dogubayazit erhältlich. Zu erwähnen ist noch der zweite Normalweg über die NO- bzw. Ostseite. Dieser Anstieg, von dem gesagt wird, er sei leichter als der SW-Anstieg, hat seinen Ausgangspunkt in Aralik. Aralik, ein kleiner verträumter Ort mit auffällig freundlichen Menschen, liegt nur 900 m hoch und nur fünf Kilometer von der Grenze zur Sowjetunion entfernt. Der Ort ist ferner Ausgangspunkt für die lange, anspruchsvolle, 40 - 50 Grad steile NO-Bisflanke, die erstmals 1969 von einer türkisch-deutsch-österreichischen Seilschaft begangen wurde. Auch für den Nordostpfeiler - Erstbegeher waren tschechische Alpinisten - ist Aralik die Basis. Inzwischen ist der Ararat auch mehrmals mit Ski bestiegen worden. Ein solches Unternehmen darf keinesfalls unterschätzt werden, denn der Winter in Ostanatolien ist sehr kalt. Erst kürzlich hat eine österreichische Mannschaft unter Helmut Linzbichler, die am Ararat im März 1984 eine Skibesteigung durchführte, schwere Erfrierungen erlitten.

Die günstigste Jahreszeit für eine Besteigung des Ararat dürfte zwischen Juni bis September liegen. Nach meinen Erfahrungen ist der Juni ein günstiger Monat: Es liegt noch verhältnismäßig viel Schnee und das Steigen im harten Firn der Morgenstunden ist wesentlich kräftesparender als im losen Geröll bzw. Schotter in den Monaten August oder September. (Während unserer Besteigung in der zweiten Junihälfte lag die Schneegrenze bei ca. 3.200 bis 3.400 Meter.) Ein zweites Vorteil ist die unproblematische Wasserversorgung durch die tiefer liegende Schneegrenze.

Die Temperaturunterschiede am Berg sind im Sommer beträchtlich. Während es am Tage, speziell in der Mittagszeit, sehr heiß werden kann, sinken die Nachttemperaturen weit unter den Gefrierpunkt. Während der fortgeschrittenen Tageszeit ist der Ararat meist in Wolken verborgen, gegen Abend klart es dann in der Regel wieder auf und der Berg wird vollständig frei. Mit Niederschlägen ist in den Nachmittagsstunden zu rechnen; während der warmen Jahreszeit sehr oft in Verbindung mit Gewittern. In fast allen Besteigungsberichten ist mir weiterhin aufgefallen, daß die Autoren von Sturmbedingungen und Kälte gesprochen haben. Dieses kann ich nur bestätigen. Bei unserer Besteigung gingen wir fast ausschließlich im Windschatten der Nordwestseite. Als ich mich am höchsten Punkt aufrichten wollte, traf mich der Südoststurm mit voller Gewalt und warf mich fast um.

Zu den Schwierigkeiten am Berg ist folgendes zu sagen: Bedingt durch die Höhe ist der Ararat ein ernstzunehmender Berg, den nur erfahrene, mit den Problemen der Höhe vertraute Bergsteiger sich als Ziel setzen sollten. Die Normalroute und auch "unsere" Route über die NW-Flanke sind in alpinechnischer Hinsicht völlig problemlos (Gehgelände). Die Gletscherregion verlangt die üblichen Ausrüstungsgegenstände (Seil, Pickel, Steigeisen) - Ausrüstungsliste siehe Seite 77 - verdeckte Spalten, auch steileres Blankeis sind einzukalkulieren. Zur Orientierung ist ein Kompass, sowie ein Höhenmesser unbedingt notwendig. Genaueres, großmaßstäbliches Kartenmaterial ist nicht erhältlich. So wird man sich

mit Skizzen oder ähnlichem begnügen müssen. Wären Führer und Tragtiere (Der Führer wird für sein Gepäck auf ein Tragtier bestehen!) nicht zwingend vorgeschrieben, ein erfahrener Bergsteiger würde mit Sicherheit ohne diese "Unterstützung" auskommen. Es ist empfehlenswert, vor der Araratbesteigung ein oder zwei Trainingsbergfahrten zu absolvieren. Es empfiehlt sich, für die Besteigung vier bis fünf Tage einzuplanen. Ist man gut akklimatisiert, dürften auch drei Tage genügen. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, einen Reservetag (Schlechtwetter- oder Akklimatisierungstag) einzuplanen. So wird normalerweise die Besteigung ablaufen:

1. Tag: Talort (Basis) - Lager I
2. Tag: Lager I - Lager II
3. Tag: Reservetag
4. Tag: Lager II - Gipfel - Lager II
5. Tag: Lager II - Talort (Basis)

Für vier bis fünf Tage am Berg muß mit max. 25 Kilogramm Gepäck gerechnet werden.

b) Probleme der Organisation

Um es vorweg zu nehmen, die organisatorischen Schwierigkeiten, mit denen wir konfrontiert wurden, haben alles in den Schatten gestellt, was wir bisher in diesem Bereich erlebt haben. Wir beide waren nach unserer "Schwarzbesteigung", bei der wir "Kopf und Kragen" riskiert haben, einstimmig der Ansicht, daß es besser wäre, daß Besteigungsverbot der letzten Jahre aufrechtzuerhalten. Die unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeiten im Verhandeln mit dem beteiligten Personen (Polizei, Militär, Bergführer, Treiber der Pferde) lassen uns zu diesem Schluß kommen. Reist man als Zwei-Personen-Team, dazu noch mit einer Frau im eigenen Wagen die 4.000 Km weite Strecke an, befinden sich die zuständigen Personen in dem Glauben, der Bergsteiger ist bereit, jeden geforderten Preis zu zahlen. Diese Tatsache ist keineswegs neu:

In fast allen Veröffentlichungen über den Berg wird von größeren organisatorischen Problemen gesprochen. Auch die Informationen, die ich in mündlicher Form von zwei erfolgreichen Ararat-Besteigern erhalten konnte, bestätigen diese. Hier einige Auszüge aus verschiedenen Veröffentlichungen:

Dr. Max Schäfer 1971:

"Ahmed, Boß der Tragtierführer und Eseltreiber, Schlitzohr und Bauernfänger in einer Person, schriftlich legitimiert als sogenannter "Führer des Ararats", vom Landrat beglaubigt und abgestempelt, verschafte uns nach langem und zähem Feilschen einen Lkw als Steppentransporter, ein Pferd, einen Esel und zwei Treiber. Mit uns versuchte er Wucher zu treiben. Für den Lkw verlangte er 250 Lira; dazu je Tragtier und Treiber für drei Tage 300 Lira. Er drohte unverhüllt mit Polizei und Cholera-Quarantäne, falls wir es wagen sollten, seine Vermittlerdienste auszuschlagen."

(Auszug aus einer Veröffentlichung von Dr. Max Schäfer:

"Bericht einer ganz normalen Reise zum Ararat", erschienen im "Winter-Bergkamerad" Heft 10/1971, Seite 65)

Wolfgang Nitsche 1972:

"Da ich wußte, daß man sich nach Möglichkeit melden soll, wandten wir uns an die Polizei, die uns an Ahmed Turan verwies, den (recht gut Deutsch sprechenden) Boß der Tragtiere, Treiber und Bergführer. Er verschaffte uns nach zähem Feilschen für die Ararat-Besteigung ein Pferd, einen "Pferdmann" und einen "Führer". Letzterer mußte leider engagiert werden, obwohl wir ihn nicht benötigt hätten. Die Tagestaxe betrug im Sommer 1971 für den "Führer" 300, für den Treiber 100 und pro Pferd oder Esel 75 türkische Lira (Umrechnungskurs in Deutschland: 1 DM = 4,10 Lira). Der Bergführer ist für unsere Begriffe nur eine Begleitperson; er kann nur grob den Weg weisen, geht mit Halbschuhen und besitzt weder Seil noch Eispickel." (Auszug aus "Langsam, langsam Ararat" von Wolfgang Nitsche, erschienen im "Bergsteiger", Heft 8/1972, Seite 489)

Anmerkung:

Kosten für vier Tage 1971: DM 463,--!

Peter Rotter 1973:

"Trotz eines Empfehlungsschreibens des Touristikbüros von Ankara bekamen wir keine Genehmigung zur Besteigung des Ararat. Es schien, als bliebe die Reise mit ihren Anstrengungen und Entbehrungen ohne Gipfelsieg. Doch Ahmed, Chef der Bergführer in Dogubayazit, wußte Rat. Er bot uns einen Lkw, zwei Pferde, vier Esel mit Treiber und einen Bergführer an. Nach langem Feilschen konnten wir uns mit den Kurden auf einen Gesamtbetrag von DM 800,-- für ihre Hilfe und Verschwiegenheit einigen. Ein Tip für weitere Araratfreunde: Denkt bei Verhandlungen an die Nachfolger und zahlt nicht gleich jeden Preis! Die Kurden sind auf Führungen angewiesen, nützen aber die Situation aus und wollen die Taxen laufend erhöhen." (Auszug aus "Büyük Agri Dagi, Abenteuer am Ararat" von Peter Rotter, erschienen im "Bergsteiger", Heft 2/1973, Seite 119)

Vorausgesetzt, wir wären auf das Angebot unserer kurdischen Verhandlungspartner eingegangen, unsere Rechnung hätte 1984 folgendermaßen ausgesehen:

	Kosten für 1 Tag	Kosten für 4 Tage
Führer:	30.000 TL / DM 210,-	120.000 TL / DM 840,-
Pferd pro Tag:	7.500 TL / DM 53,-	15.000 TL / DM 106,-
Taxi zum Berg:	7.500 TL / DM 53,-	15.000 TL / DM 106,-

Gesamtpreis für 4 Tage: DM 1.052,--
 =====

Wenn man in Betracht zieht, daß

- a) der Wechselkurs zum Zeitpunkt unserer Reise für den Touristen extrem günstig war und

- b) ein durchschnittlich gebildeter türkischer Arbeitnehmer ein Monatseinkommen von ca. umgerechnet 180,-- bis 200,-- DM erzielt, dürfte jedem schnell deutlich werden, daß die Taxen am Ararat weit überhöht sind. Und die Tendenz ist steigend!

Zusammenfassend ist folgendes zu sagen:

So unproblematisch die bergsteigerische Komponente am Ararat ist, so schwierig und vor allem nervenaufreibend ist der organisatorische Teil. Jeder Alpinist und natürlich auch jeder naturbegeisterte Tourist kann sich gut ausmalen, wie einem zumute ist, wenn der Berg in einer phantastischen Abendstimmung vor einem liegt, während die organisatorischen Probleme in einem immer mehr die Tendenz aufkommen lassen, der Behördenwillkür wie auch den eigenen Wünschen nachzugeben und den endgültigen Verzicht auf diesen herrlichen Gipfel auszusprechen.

Möchte man offiziell auf dem derzeit einzig möglichen Weg den Berg besteigen, wird man als Individual-Bergsteiger in jedem Fall mit größeren bis unlösbaren Problemen konfrontiert sein. Es sind nicht allein die horrenden Summen, die einem abverlangt werden, es ist auch der Widerstand der Polizei und des Militärs.

Nach Informationen der Polizei in Dogubayazit ist für eine Besteigung nicht nur ein ortskundiger, einheimischer "Führer" notwendig, sondern zusätzlich ein Bergführer des Türkischen Alpenvereins, der aus Ankara angefordert werden muß.

Eine Araratbesteigung ohne staatliche Genehmigung sowie ohne einheimische Begleitung ist über die Südwestseite so gut wie unmöglich. Möchte man dennoch eine Besteigung durchführen, muß ein Ausgangspunkt gewählt werden, der von den menschlichen Siedlungen entsprechend weit entfernt liegt.

Auf jeden Fall muß man sich in einem solchen Fall im klaren sein, daß bei Bekanntwerden einer ungenehmigten Begehung mit schwerwiegenden Folgen zu rechnen ist. (Eine Verhaftung mit Freiheitsentzug ist sicherlich nicht auszuschließen!) Wer sich mit Problemen dieser Art beschäftigt hat, weiß, was Freiheitsentzug in der Türkei zur Zeit bedeutet.

Uns ist mehrmals von der einheimischen Bevölkerung verdeutlicht worden, welches große Risiko sie eingehen würde, wenn sie einen ausländischen Touristen ohne Genehmigung auf den Berg führen würde. Zwei gekreuzte Unterarme bis hin zur Darstellung der Todesstrafe sprechen eine eindeutige Sprache.

c) Tips für Wiederholer

1. Eine Araratbesteigung allein oder zu zweit ist nicht ratsam. Es empfiehlt sich, die Reise langfristig zu planen und eine größere Gruppe zusammenzustellen. (Ideal wäre z.B. die Gruppe einer Alpenvereinssektion.)

2. Spätestens bis Anfang März sind die Unterlagen für einen Besteigungsantrag komplett an die Türkische Botschaft nach Bonn zurückzusenden. (Für jeden Teilnehmer in sechsfacher Ausfertigung mit sechs Lichtbildern.)
3. Es wird angeraten, Kontakt mit dem Türkischen Alpenverein in Ankara aufzunehmen. (Anschrift siehe unter Nützliche Adressen). Ist dies nicht möglich, empfiehlt es sich, während der Anreise persönlich dort vorzusprechen.
4. Wer die teureren Preise der hiesigen Reisebüros scheut, hat die Möglichkeit, über ein Unternehmen in Istanbul die Araratbesteigung organisieren zu lassen. (Preis ab Istanbul: ca. DM 2.000 ,--)
5. Erfahrungen von Reisen in die Dritte Welt, speziell Erfahrungen im Verhandeln mit der dortigen Bevölkerung sind sehr nützlich.
6. Eine Besteigung ohne das offizielle O.K. der Polizei bzw. des Militärs ist in keinem Falle ratsam.
7. Sollte sich dennoch jemand zu einer ungenehmigten Besteigung entschlossen haben, ist es sehr wichtig, nicht vorher mit den Behörden Kontakt aufgenommen zu haben, sondern so schnell wie möglich zum Berg zu kommen. Auch ein Aufenthalt in Dogubayazit läßt die Behörden hellhörig werden. (Auch mit Polizeibeamten in Zivil muß gerechnet werden!)
8. Reist man mit eigenem Wagen, empfiehlt es sich, diesen an einen sicheren Ort abzustellen. Es wird sich mit Sicherheit eine Person finden, die sich bereit erklärt, gegen ein entsprechendes Bakschisch auf das Auto aufzupassen. (Ohne Aufsicht abgestellte Wagen werden vermutlich aufgebrochen.)
9. Vorsicht beim Handeln; die Preise in Dogubayazit sind allgemein weit überhöht.
10. Für das Zusammentreffen mit den Nomaden kleine Gastgeschenke bereit halten. (Zigaretten, Kleidung, Kugelschreiber, Medikamente usw.)
11. Bei Verhandlungen mit Vertretern der Behörden ist es weniger ratsam, mit "kleinen" Geschenken seine Anliegen durchsetzen zu versuchen. (Offenbar blüht gerade in Dogubayazit als letzte größere Stadt vor der iranischen Grenze der Schwarzhandel; Taschenrechner u. Quarzuhren gibt es jedenfalls genügend!)
12. Sollten größere Schwierigkeiten auftreten, die unlösbar erscheinen, kann unter Umständen die Deutsche Botschaft in Ankara um Vermittlerdienste gebeten werden. (Telefon Ankara Nr.265465)
13. Frauen sollten möglichst nicht allein und ohne männliche Begleitperson unterwegs sein.

Tasburun

GROSSER ARARAT (5165 m)

Masstab: 1:175 000

0 2 4 6 8 10 km

(Höhenangaben in feet)

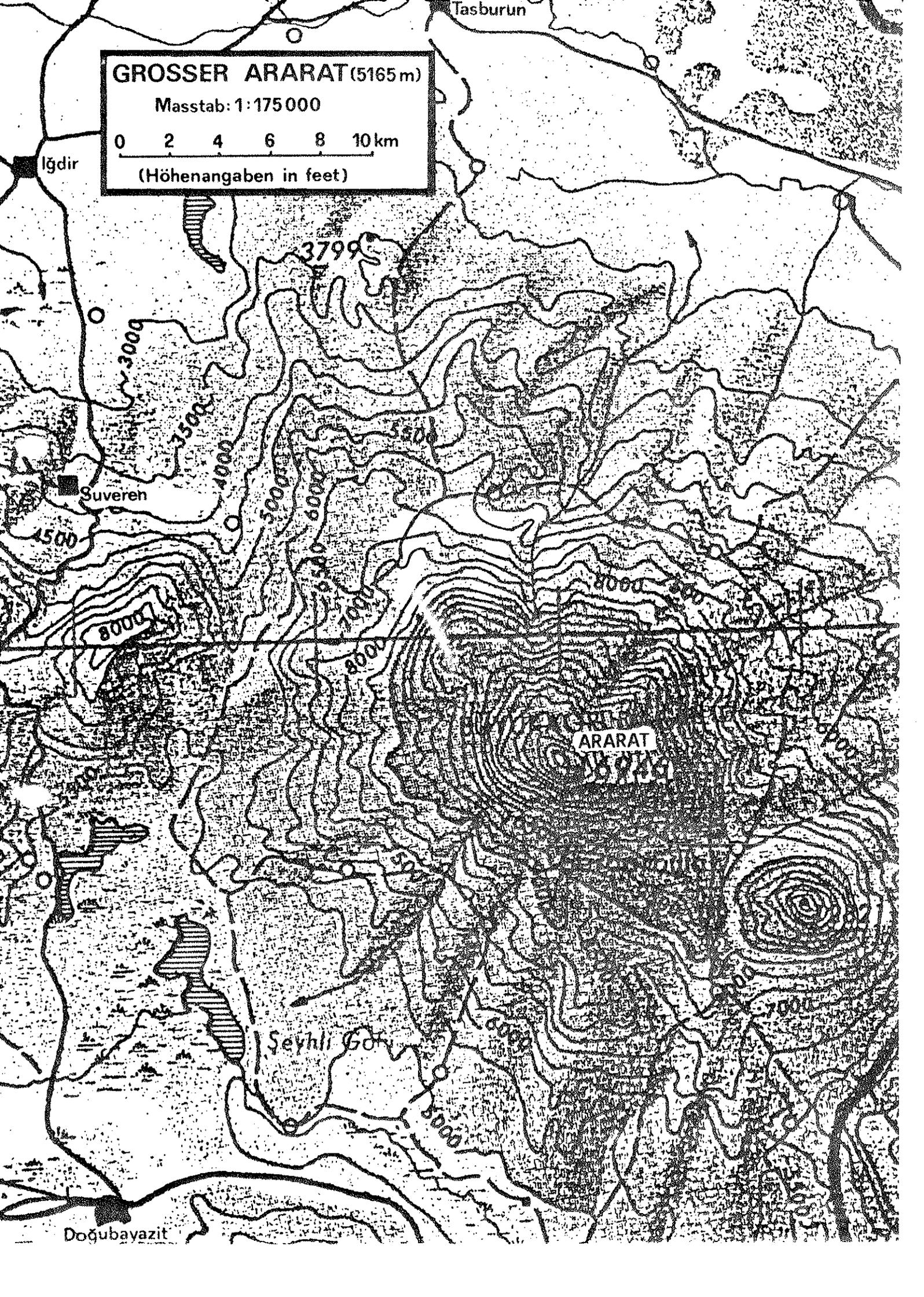
Iğdir

Suveren

ARARAT

Seyhli Gölü

Doğubayazıt



RoutenbeschreibungKurzbeschreibung der Normalroute über die Südwestflanke

Von Dogubayazit (1600 m) zum östlichen Ortsende, dann über die asphaltierte Zubringerstraße auf die gut ausgebaute Fernstraße in Richtung zur iranischen Grenze. An einer markanten Raststation (Tankstelle u. Motel) vorbei bis zu einem Abzweig nach links. (Bis hier etwa 7 Kilometer, ca. 10 min.)

Hier nach links abbiegen und nun auf einer gut zu befahrenden Schotterstraße nach Norden zum Lehmhüttendorf Ganikor. (ca. 3 Kilometer, 5-10 min.)

Weiter in nordöstlicher Richtung, anfangs gerade, etwa zwei Kilometer auf einem ebenen, mit auffällig dunklen Sand bedeckten Weg weiter bis er steiler wird.

(Bis hier etwa 12 Kilometer ab Dogubayazit, 30 min.)

Die Strecke bis hier ist ohne Probleme mit jedem Pkw zu befahren.

Nun wird die Wegstrecke sehr schlecht. (Fahrzeuge mit Allradantrieb wären ideal! Unser VW-Bus blieb zweimal stecken!)

Ab hier sind noch acht Kilometer, teils steile Wegstrecke zu bewältigen. (ca. 45 min.)

Am Endpunkt auf ca. 2150 m Parkmöglichkeit. Hier befindet sich das Haus von Ahmed Coktrin, der auch die Tragtiere zur Verfügung stellt.

Der weitere Aufstieg erfolgt durch die relativ flache und weiträumige Ibrahimkaro-Steppe bis auf etwa 3000 Meter, wo Lager I entsteht.

(10 Kilometer / 850 Höhenmeter / 5 - 7 Stunden)

Während des Aufstiegs und natürlich auch am Lagerplatz wird man wiederholt auf kurdische Nomaden mit ihren Viehherden treffen.

Das Gelände wird nun steiler. Weiter, immer in nordöstlicher Richtung bis zum Platz von Lager II (4050 m)

(1050 Höhenmeter / 3 - 5 Stunden)

Ab hier startet man zum Gipfel. Für die etwa 1100 Höhenmeter müssen nochmals 5 - 7 Stunden veranschlagt werden.

(Im Gletscherbereich sind Seil, Pickel und Steigeisen erforderlich.)

Beschreibung unserer Route über die Nordwest-FlankeAnmerkung:

Der im folgenden beschriebene Aufstieg vollzieht sich größtenteils im wegelosen Gelände. Es ist zu vermuten, daß es sich bei unserem Aufstieg eventuell sogar um eine Erstbegehung gehandelt haben könnte. (Menschliche Spuren waren oberhalb des Weidebereichs der Nomaden nicht festzustellen.) Auf jeden Fall ist es in dieser Routenführung ein äußerst selten durchgeführter Aufstieg zum höchsten Gipfel der Türkei.

Auf der gut ausgebauten Straße von Igdır südlich in Richtung Dogubayazit. Nach einem Steilstück folgt man der Straße weiter in südwestlicher Richtung bis von links eine auffällige Sandstraße einmündet. (ca. 1700 m)

Hier abbiegen und auf der verhältnismäßig breiten und gut zu befahrenden Straße in nordöstlicher Richtung bis zu ihrem Ende. Hier Parkmöglichkeit. (Vorsicht! Abgestellte Fahrzeuge werden vermutlich aufgebrochen!)

Die beschriebene Straße führt nördlich um eine - dem Ararat westlich vorgelagerte Erhebung von etwa 2400 m Höhe - herum, bis in eine Höhe von ca. 1850 m. (Entfernung Abzweig - Parkplatz: ca. 4 Km)

Das abgestellte Auto ist hier von der westlich verlaufenden Durchgangsstraße Igdır - Dogubayazit nicht sichtbar.

Der Gipfel des Ararat liegt ziemlich genau in südöstlicher Richtung; auch er ist hier nicht zu sehen.

Vom Parkplatz führt ein Nomadensteig weiter aufwärts.

Diesen folgt man gut 150 Höhenmeter. Während der Weg östlich zu den Zelten der Nomaden weiterführt, verlassen wir den Steig und gehen wegeles in südöstlicher Richtung mäßig steil aufwärts. Immer wieder werden dabei Schafsteige gequert, die in gleicher Höhe verlaufen. Die SO-Richtung wird mit Ausnahme von kleinen, geländebedingten Abweichungen bis in die Gipfelzone beibehalten. In einer Höhe von ca. 2500 m wird der Aufstieg steiler. Bei etwa 3100 m wird die Neigung geringer und das Gelände wird flacher und sehr weiträumig. (Hier ideale Plätze für Lager I.) Nun wird auch der obere Teil des Berges sichtbar. Bis hier sind ca. 1250 Hm (Höhenmeter) zurückzulegen (ca. 4 - 6 Std.).

Weiter in südöstlicher Richtung bis zum Beginn des Gipfelaufbaus. (ca. 3400 m / ab Lager I 2 - 3 Std.)

Nun verschiedene Möglichkeiten. Wir entschieden uns für den rechten (südlichen) Teil der Flanke, die hier mehrere, gleichmäßig geneigte Felsrippen mit dazwischenliegenden Schneefeldern aufweist. (zu späterer Jahreszeit vermutlich Geröll) Dieser Teil der Flanke ist sicherlich leichter und zeitlich wesentlich kürzer als der linke (nördliche) Bereich.

Über eine Rippe (bei gutem Firn daneben) in östlicher Richtung gerade aufwärts. Ein geeigneter Lagerplatz für Lager II ist bedingt durch die gleichmäßige Neigung des Geländes nur schwer zu finden; wir haben im Firnhang neben der Rippe in ca. 4100 m eine kleine Plattform für das Zelt geschaffen. (weitere 3 - 4 Std. / ab Lager I ca. 5 - 7 Std.)

Ab hier die Flanke weiter aufwärts. Bevor das Gelände steiler wird, quert man schräg nach links aufwärts, um den Eisabbrüchen, die die Flanke nach oben hin abschließen, ausweichen zu können. Man quert so lange nach links, bis ein Richtungswechsel nach SO wieder möglich wird. (Achtung! Bei einem Wettersturz ist diese Stelle für den Abstieg sehr wesentlich!) (ca. 4900 m / ab Lager II ca. 3 Std.)

Hier wird der Gletscher betreten, der an dieser Stelle vermutlich häufig mit Blankeis aufwartet. Das Gelände wird jetzt flacher und sehr weiträumig.

Nun immer in südöstlicher Richtung weiter - teils eben, teils steiler bis zum höchsten Punkt. (Mit verdeckten Spalten ist zu rechnen!)
(Vom Gletscheranfang ca. 2 - 3 Std. / ab Lager II ca. 5 - 6 Std.)

Abstieg auf derselben Route.

Beste Zeit: Juni - September, Juni und Juli sind wegen der günstigen Firnbedingungen zu bevorzugen.

D e r E r c i y e s D a g

Der Erciyes Dag ist die höchste Erhebung Mittelanatoliens, ein mächtiger, weithin sichtbarer Berg vulkanischen Ursprungs, der mit 3916 m die Viertausendmetermarke nur unwesentlich unterschreitet. Er liegt in unmittelbarer Nähe der sehr sehenswerten Teppichstadt Kayseri. Durch die zentrale Lage - der Berg befindet sich ziemlich genau in der Mitte der Türkei - sowie durch den unproblematischen Anfahrtsweg zum Ausgangspunkt, wird der Berg relativ häufig bestiegen.

Von Kayseri (ca. 1000 m) führt eine gut ausgebaute Bergstraße über das Dorf Hisarcik über den 2110 m hohen Derwentpaß nach Develi. Die Paßhöhe ist gleichzeitig der Ausgangspunkt für eine Besteigung auf der üblichen Route. Dem Bergsteiger steht hier ein mehrstöckiges, für türkische Verhältnisse komfortables Unterkunftshaus zur Verfügung. Die Bettenkapazität (120 Schlafplätze) dürfte nur zur Winterzeit ausgelastet sein, denn in unmittelbarer Nähe befindet sich die Talstation eines Sessellifts, der stattliche 600 Höhenmeter überwindet und eines der bekanntesten türkischen Skigebiete erschließt.

Etwa einen Kilometer abseits der Hütte wird ein neues Hotel gebaut, daß vermutlich ebenfalls den Skifahrern als zusätzliche Unterkunft dienen soll.

Nicht nur im Winter ist die Tekir-Hochebene ein beliebtes Ausflugsziel, sondern auch im Sommer, wenn die Hitze über der Ebene unerträglich wird, zieht es viele Türken in die Region um den Erciyes.

Auch die Nomaden ziehen im Sommer mit ihren Herden hinauf zu den Weideplätzen der Hochregion.

Den vulkanischen Ausbrüchen des Erciyes, sowie dessen untergeordneten Vulkanen, ist die Entstehung der überaus reizvollen Landschaft Kappadokiens mit ihren besonderen Sehenswürdigkeiten Ürgüp - Göreme zuzuschreiben.

Die Besteigung des Erciyes Dag ist lohnend; die Sicht vom Gipfel bei guten Bedingungen sehr eindrucksvoll.

Es gibt zwei Hauptrouten am Erciyes:

1. Aufstieg vom Schutzhaus "Kayak evi" am Derwentpaß über die Ostflanke. (Variante: Südost-Grat)
2. Aufstieg über die Nordwest-Flanke und die Gletscher-Hochebene "Sütdonduran"

Beide Routen sind nicht schwierig, Bergerfahrung ist jedoch Voraussetzung. Auch die entsprechende Ausrüstung (Pickel, Seil, Steigeisen - im Hochsommer bzw. Herbst auch Steinschlaghelm) ist mitzuführen.

Im Frühsommer ist sicheres Steigeisengehen im Steilgelände notwendig, während zu späterer Jahreszeit mit leichter Kletterei in sehr brüchigem Fels zu rechnen ist. Die Stein-schlaggefahr ist dann beträchtlich.

Auch für nichttürkische Bergsteiger gibt es für eine Besteigung keinerlei Auflagen und Vorschriften der Regierung, die das Bergsteigen zum Beispiel am Ararat so erschweren. Ausdauernde Geher können den Gipfel im Rahmen einer Tages-tour erreichen. Es sind allerdings 1800 Höhenmeter zu be-wältigen, für die 7 - 10 Std. zu veranschlagen sind. Für den Abstieg werden nochmals ca. 3 - 4 Std. benötigt. Meist wird der Haupt- oder Schneegipfel bestiegen, der höchste Punkt des Erciyes Dag - ein Felsgipfel mit einer zwanzig Meter hohen Gipfelnadel - hingegen sehr selten.

Kurzbeschreibung der Normalroute

Von Kayseri immer den gelben Hinweisschildern "Erciyes" folgen und über Hisarcik auf guter Bergstraße zum Unter-kunftshaus "Kayak evi" (ca. 2150 m),

Ab Kayseri ca. 45 min./ 25 km

Vom Unterkunftshaus an der Talstation eines Sessellifts vorbei auf einem Fahrweg aufwärts. Über die Mittelstation gelangt man zur Bergstation auf ca. 2700 m. (550 Hm / 2 Std.)

Weiter in nordwestlicher Richtung leicht ansteigend in einen weiten Talkessel. (Das Gelände ist anfangs ziemlich zergliedert, so daß bedingt durch kleine Einschnitte und Mulden Höhenverluste kaum zu umgehen sind.)

Nach etwa zwei Stunden Gehzeit wird das Gelände etwas steiler. Man geht nun auf den Auslauf einer Rinne zu, die rechts eines markanten Felsturms im Südostgrat nach unten zieht. (400 Hm / 2,5 - 4 Std. ab Bergstation)

Durch diese Rinne (max. 40°, im Frühsommer Firn, später ver-mutlich Geröll) empor bis zum Gipfelgrat. (Man erreicht ihn oberhalb des erwähnten Felsturms.)

Nun nach rechts (im Sinne des Aufstiegs) über Schnee und Schrofen zum Hauptgipfel. (800 Hm / ca. 3 Std.)

Wer noch den etwas höheren Felsgipfel besteigen möchte, geht 200 m. fast eben über den Firngrat, danach etwas ansteigend über kombiniertes Gelände zum Fuß eines etwa 20 m hohen Felsturms.

Durch eine Verschneidung einige Meter senkrecht empor, dann etwas leichter zum höchsten Punkt (eine Stelle IV, sonst III, ab Hauptgipfel ca. 20 min.)

Gesamtzeit ab Hütte 7 - 9 Std. / 1800 Höhenmeter

Variante:

Von der Bergstation des Sessellifts bis zum Ansatz des Südostgrates. Nun den Grat folgend bis zu einem großen Felsturm, der den Weiterweg zum Gipfel versperrt. Nun quert man anfangs leicht absteigend in die Ostseite, dann wieder ansteigend je nach Verhältnissen am Sockel des Turms oder bereits mehr rechts in die hier steile Flanke. Oben wird wieder der Grat erreicht. Nun wie zuvor beschrieben zum Gipfel.

(Für den gesamten Grat sind ca. 5 - 8 Std. einzukalkulieren, Zeit ab Hütte ca. 7 - 10 Std.)

Abstieg über den Normalweg durch die Flanke.

Beste Zeit:

Juni - September, Juni u. Juli sind wegen der günstigen Firnbedingungen, sowie wegen der geringeren Steinschlaggefahr zu bevorzugen.

Ausrüstung: Seil, Pickel, Steigeisen, Steinschlaghelm



Beim Aufstieg zum Gipfel des Ararat. Photo: Radehose

L i t e r a t u ra) Ararat

1. Alpenvereinsjahrbuch 1968, Seite 125
2. "Der Bergsteiger", Organ des Österreichischen Alpenvereins, Bruckmann Verlag, München
Heft 8 1967, Seite 638
Heft 4 1969, Seite 288
Heft 8 1972, Seite 489
Heft 2 1973, Seite 119
3. "Winter-Bergkamerad", Monatsschrift aus dem Bergverlag Rudolf Rother, München
Heft 10 1971, Seite 65
4. Mitteilungsblatt der Sektion Mittenwald des DAV
Frühjahr 1984, Seite 28
5. "Land um den Ararat - Osttürkei und Armenien" von A. Renz, erschienen 1983 im Prestel Verlag, 399 S., DM 38,--

b) Übrige Gebirge der Türkei

1. "Mitteilungen des Deutschen Alpenvereins"
Heft 6, November 1965, Seite 166
2. Alpenvereinsjahrbuch 1954, Seite 39
" 1958, Seite 108
" 1966, Seite 105
" 1968, Seite 95
" 1969, Seite 166
" 1970, Seite 156
" 1972, Seite 135 und 167
3. "Der Bergsteiger", Organ des Österreichischen Alpenvereins, Bruckmann Verlag, München
Heft 8 1965, Seite 647
Heft 10 1966, Seite 775
Heft 4 1967, Seite 313
Heft 5 1968, Seite 369
Heft 6 1968, Seite 455
Heft 4 1970, Seite 301
Heft 11 1970, Seite 858
Heft 8 1975, Seite 510
4. "Bergwelt", Monatsschrift aus dem Bergverlag Rudolf Rother, München
Heft 11, 1978, Seite 74
5. "Türkei, Reisen im Morgenland" von Hans Thoma
erschienen im Hallwag Verlag, Bern u. Stuttgart
2. Auflage 1977, DM 32,--
(z.Zt. vergriffen)

c) Türkei (Allgemein)

1. "Türkei I" (Istanbul u. Vorderer Orient) von V. Hell, Kohlhammer Kunstführer, 1978, 448 Seiten, DM 39,80
2. "Türkei II" (Nord-, Ost- und Südosttürkei) von V. Hell, Kohlhammer Kunstführer, 1981, 280 Seiten, DM 48,--
3. "Türkei" aus der Reihe "Roter Rucksack" von E. Schmitt, praktische Tips auch für die Anreise, ein alternativer Reiseführer, 1981, 416 Seiten, Karten, Stadtpläne DM 22,--
4. "Städte und Stätten der Türkei" von K. Blohm, ein DuMont Kunstführer, praktische Reisehinweise, 165 Abb., 228 Seiten mit Zeichnungen u. Plänen, 1983, DM 32,00
5. "Türkei", Großer Polyglott Reiseführer, 1983/84, 398 S., DM 19,80
6. "Türkei", Kleiner Polyglott Reiseführer, 1983, 64 Seiten, DM 6,80
7. "Türkei" (Globetrotter-Reiseführer), März 1984 erschienen, Hayit Verlag, 375 Seiten, DM 24,80
8. "Türkei selbst erleben" von K. Blume, Syro Verlag 202 Seiten, 1983, DM 24,80
9. "Türkei I" (Politik - Ökonomie - Kultur) von E. Schmitt, 383 Seiten, 1984 erschienen, DM 19,80
10. "Türkei II" (Reisetips, Reiserouten und Informationen), von E. Schmitt, 420 Seiten, erschienen 1984, DM 29,80
11. "Campingführer Türkei", Geo-Buch-Verlag, München, 120 Seiten, DM 8,80
12. "Türkei" von W.-D. Hütterroth, Wissenschaftliche Länderkunde Band 21, 548 Seiten, 111 Abb., DM 105,--
13. "Die Türkei" von W. Kündig-Steiner, erschienen in der Reihe "Ländermonographien", Neuausgabe, 640 Seiten, 56 Aufnahmen, Tabellen u. Karten, DM 54,--
14. "Türkei", Goldstadt-Reiseführer Band 4217, 286 Seiten Abbildungen, Skizzen u. Pläne, DM 16,80
15. "Ostanatolien", Berge u. Klöster, 124 Seiten mit zahlreichen Fotos, 124 Seiten, DM 7,70
16. "Türkei - Reisetips, Reiserouten", Herausgegeben von der Informationsabteilung des Türkischen Generalkonsulats in Frankfurt/Main, Baseler Str. 37, 6000 Ffm. 56 Seiten, nützliche Informationen, auch Hinweise übers Bergsteigen, kostenlos!

17. "Türkei", Baedeker-Reiseführer, 480 Seiten, viele Karten, Skizzen u. Stadtpläne, DM 39,50
18. "Vom Bosphorus zum Ararat", Reiseberichte, DM 39,80
19. "Eine eigenwillige Reise durch das Taurusgebirge" von Schneider, ein Reisebericht, 255 Seiten, DM 28,--
20. "Türkei" ein Bildband, 152 Seiten, erschienen im Bruckmann Verlag München, DM 58,--
21. "Anatolische Elegie" v. H. Fink, ein Goldmann Taschenbuch, 296 Seiten, 16 Farbtafeln, DM 8,80

Landkarten

Hinweis:

Großmaßstäbliches Landkartenmaterial über die Türkei ist zur Zeit nicht erhältlich. Der derzeit größte lieferbare Kartenmaßstab ist 1:500.000 (Amerikanische Fliegerkarte) Werden detaillierte Kartenunterlagen dringend benötigt, empfiehlt es sich, beim Türkischen Alpenverein in Ankara (Adresse siehe unter "Nützliche Adressen", Seite) diesbezüglich nachzufragen. (Dort sind manchmal Routenskizzen oder ähnliches erhältlich.)

1. Amerikanische Fliegerkarte (Tactical Pilotage Chart)
Maßstab 1 : 500.000
sehr gute Karte, Höhenlinien in Fuß, (Äquädistanz 500 Fuß), Verkehrsnetz, mehrfarbig, Preis: ca. DM 25,--
5 Blätter:
NW-Teil = TPC F-3C / NO-Teil = TPC F-4D
SW-Teil = TPC G-3B / Mitte = TPC G-4A
Ost-Teil (Ararat) = TPC G-4B
2. ADAC-Übersichtskarte, gute Übersichtskarte im Maßstab 1:2 Mio. (für ADAC-Mitglieder kostenlos erhältlich) neuester Stand!
3. Hallwag-Straßenkarte "Türkei/Naher Osten", 1:3 Mio. Mehrfarbige, übersichtliche Karte, DM 9,80
4. Kümmerly & Frey Straßenkarte "Türkei", Blatt 1177, 1:1 Mio., DM 9,80
5. Ravenstein-Straßenkarte "Türkei", Blatt 885, 1:1,6 Mio., auch Osttürkei, gute Geländedarstellung, Campingplätze DM 9,80
6. Freytag & Berndt-Straßenkarte "Naher Osten", 1:2 Mio., gute Karte, speziell für Transitreisende, DM 9,80

N ü t z l i c h e A d r e s s e n

1. Türkischer Alpenverein

Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü
Türkiye Cumhuriyeti Dağcilik
Federasyonu
Ulus Ishani, A-Blok, Kat 3
Ulus - Ankara - Türkei
Tel. 108566 - 356

2. Bergsteiger-Reisebüro

Taurus Expeditions, Aydede
Caddesi 10
3 Taksim
Istanbul - Türkei

3. Türkische Botschaft

Utestraße 47
5300 Bonn Bad Godesberg

4. Türkisches Generalkonsulat

Menzinger Straße 3
8000 München 19
Tel. 089-176093

5. Fremdenverkehrs- und Informationsamt der Türkei

Karlsplatz 3/I
8000 München 2
Tel. 089-594902 / 089-594317 / Telex 528190

6. Botschaft der Bundesrepublik Deutschland

Atatürk Bulvarı 114
Ankara - Türkei
Tel. 265465 / 265467

7. Hotel Ararat

Emniyet Caddesi 48
Dogubayazit - Agri
Türkei
Tel. 139 - 159

A u s r ü s t u n g s l i s t e (A r a r a t)a) Persönliche Ausrüstung

- 1 Paar steigeisenfeste Bergschuhe
- 1 Paar Trainingsschuhe, sehr leicht
- 2 Paar Wollstrümpfe bis übers Knie
- 1 Unterhose lang (sehr warm)
- 5 Papierunterhosen zum Unterziehen
- 1 Unterhemd langärmelig (sehr warm)
- 1 T-Shirt, kurzärmelig
- 1 Skipulli mit Umlegekragen u. kurzem Reißverschluß
auch als Unterhemd verwendbar
- 1 Wärmejacke aus Faserpelz
- 1 Berghose
- 1 Wollmütze
- 1 Sonnenhut
- 1 Seiden-Sturmmaske
- 1 Paar Seiden-Fingerhandschuhe
- 1 Paar Walkfäustlinge
- 1 Paar Überhandschuhe
- 1 Paar Daunenhandschuhe (Normalausführung)
- 1 Perlon-Überanorak (besser 1 Jacke aus "Gore-Tex")
- 1 Perlon-Überhose (besser 1 Hose aus "Gore-Tex")
- 1 Daunenjacke
- 1 Daunenschlafsack
- 1 Paar Daunen-Biwakschuhe
- 1 Stirnlampe mit Ersatzbatterie
- 1 Paar Gamaschen (Normalausführung)
- 3 Taschentücher
- 1 kleines Handtuch
- 1 Zahnputzzeug
- 1 Gletscherbrille
- 1 Reservesonnenbrille
- 1 Trinkflasche 1,5 Liter
- 1 Eßbesteck
- 1 Eß- und Trinkbecher (z.B. "Salewa"-Berghaferl)
- 1 Taschenmesser
- 1 Alu-Rettungsfolie
- 1 Rucksack mit großem Fassungsvermögen

1 Rolle Toilettenpapier
1 Feuerzeug
2 Schachteln Zündhölzer (wasserdicht verpackt)
1 Photoausrüstung einschließlich Filmmaterial
einige Plastiktüten für Abfälle
1 Schlaf- bzw. Isoliermatte
1 Paar Steigeisen (mit Ersatzschrauben u. Schlüssel)
1 Eispickel
1 Paar Skistöcke (Teleskopausführung)
2 Karabiner
1 Eisschraube
2 Reepschnurschlingen (6 mm / 4 m)
1 Brust- bzw. Sitzgurt
1 Höhenmesser
Sonnenschutzmittel
Bergproviant

b) Gemeinschaftsausrüstung

pro Zeltgemeinschaft ein Expeditionszelt
pro Zeltgemeinschaft einen Kocher (Husch oder Gaz)
pro Zeltgemeinschaft einen Kochtopf, ca. 1,5 L., leicht
pro Zeltgemeinschaft einen Kompass
pro Zeltgemeinschaft einen Biwaksack
pro Zeltgemeinschaft einen faltbaren Kunststoff-Wasser-
Kanister (5 L. Fassungsvermögen)
Pro Zeltgemeinschaft eine Bergsteigerapotheke
Landkartenmaterial (Skizzen, Routenpläne, Beschreibungen)

Anmerkung:

Es ist sinnvoll, für vier bis fünf Tage Proviant mitzuführen. Natürlich wird man sich in erster Linie für Leichtgewichtsnahrung (Gefriergetrocknete Nahrung) wie z.B. die der Firmen "Salewa" (Travel-Lunch) oder "Mountain House" entscheiden. Wir führten ferner Kartoffelbrei in Trockenform, Wurstkonserven, Käse in Büchsen, Tee und Kaffee, Fruchtsaftextrakt in Pulverform, Waffeln, Suppen, Schokolade und Trockenobst mit.

Mit dem gefüllten Wasserkonister hatten wir Gepäck mit einem Gesamtgewicht von ca. 45 - 50 Kilogramm zu tragen, welches in zwei Lasten von etwa 20 und 30 Kilogramm aufgeteilt wurde.

K o s t e n a u f s t e l l u n g

(Alle Preisangaben beziehen sich auf eine Person)

1.	Treibstoffkosten:.....DM	315,50
2.	Proviand (Einkäufe in Deutschland):.....DM	256,--
3.	Allgemeine Ausrüstung einschließlich Medikamente und Sonnenschutzmittel:.....DM	53,--
4.	Filmmaterial:.....DM	192,--
5.	Bergproviand (Kauf in Deutschland):.....DM	42,--
6.	Bergausrüstung (Kauf in Deutschland):.....DM	105,--(+)
7.	Autodachgepäckträger (Kaufpreis: DM 400,-)DM	200,--(+)
8.	Autoinspektion nach der Reise (DM 320,-):.DM	160,--
9.	Autoreparaturkosten in der Türkei:.....DM	25,--
10.	Autobahngebühren:.....DM	50,--
11.	Gebühren für Campingplätze (11 Übernachtungen):.....DM	58,--
12.	Essen in Restaurants einschließlich Provianteinkäufe während der Reise:.....DM	268,--
13.	Souvenirs:.....DM	100,--
		DM 1.824,50

(+) Ausrüstung von bleibendem Wert, die bei künftigen Unternehmungen wieder verwendet werden kann. (Betrag: DM 305,--)

DM 1.824,50
./ . DM 305,--

Gesamtkosten pro Person: DM 1.519,50
=====

Anmerkung:

Bezogen auf unsere Unternehmung ist in diese Kostenaufstellung ein Betrag von anteilmäßig DM 1.500,-- einzu beziehen, der durch den Verlust von Ausrüstung aufgrund des Diebstahls am Ararat entstanden ist. Sollte der erhoffte Erstattungsbetrag der Versicherungsgesellschaft ausbleiben, erhöht sich der Betrag auf DM 3.019,50.

D a s K u r d e n p r o b l e m

Für Individualreisende, die sich die Osttürkei zum Ziel gesetzt haben, sind Informationen über die Probleme der dortigen Bevölkerungs-Situation nützlich. Spätestens bei der Konfrontation mit diesen bevölkerungspolitischen Gegebenheiten wären Kenntnisse über die kurdische Bevölkerung angebracht.

Nach dem ich selbst - vielleicht auch nur ansatzweise - diese Problematik erfahren konnte, wuchs mein allgemeines Interesse in diesem Bereich. Seit unserer Heimkehr nach Deutschland Anfang Juli 1984 bis zum heutigen Tag verging kaum eine Woche, in der nicht wenigstens eine Zeitungsmeldung von Auseinandersetzungen zwischen der kurdischen Minderheit und dem türkischen Militär berichtete. Aufgrund von sich häufenden Pressemitteilungen ist eine steigende Tendenz von Unruhen in Ostanatolien erkennbar.

Die Kurden sind mit etwa 17 Millionen Menschen die viertstärkste Bevölkerungsgruppe im Bereich des Nahen Ostens. Als grenzüberschreitendes Volk bilden sie ausschließlich Minderheiten, sei es in weiten Bereichen der Osttürkei, des Irak, des Iran. Auch in Gegenden der UdSSR, in Syrien und im Libanon bleiben die Rechte der kurdischen Minderheit unbeachtet, werden ihre Autonomieforderungen immer wieder abgelehnt.

In der Osttürkei leben heute etwa neun Millionen Kurden. Zwar ist durch die straffe Regierung der Militärs, die seit Sept. 1980 die Macht übernommen haben, einerseits zwar Ruhe eingeleitet, andererseits jedoch ist es selbst für den Außenstehenden unverkennbar, daß diese Ruhe eine sehr trügerische Ordnung darstellt und daß die kurdischen Untergrundbewegungen immer aktiver zu werden scheinen.

Nach wie vor herrscht in Ostanatolien das Kriegsrecht.

Das kurdische Volk wurde schon immer verfolgt. Obwohl auch Kurden 1915 gemeinsam mit den Türken die Armenier aus Ostanatolien vertrieben und 1921 - 22 auf der Seite von Atatürk gegen die Griechen kämpften, war der türkische Befreiungskrieg auch gleichzeitig ein Bürgerkrieg gegen die kurdische Minderheit. 1930 wurden die Kurden von den Türken nicht nur zu Zehntausenden umgesiedelt, sondern auch getötet.

Atatürk (= Vater der Türken), der 1923 die Regierung übernimmt und die Türkei zu einem modernen, nach westlichem Vorbild orientierten Staat reformieren will, möchte ein einheitliches, starkes türkisches Volk schaffen, in dem wieder einmal mehr für die kurdische Bevölkerung eine gleichberechtigte Integration nicht vorgesehen ist.

Heute ist das Wort "Kurde" in der Türkei verboten. Nicht nur die türkischen, auch alle westlichen Presseorgane sprechen fast ausschließlich von "Separatisten".

Auf die historische Entwicklung bezogen, hätten die Kurden das Anrecht auf einen eignen Staat. Doch wie so oft in der Geschichte hat sich eine Minderheit den Interessen der Machtblöcke zu unterwerfen.

So werden die Kurden auch weiterhin als Volk unterdrückt und

verfolgt werden. Wer die kurdische Mentalität etwas kennenlernen konnte, wird verstehen können, daß dieses freiheitliebende Volk sich auch in Zukunft dagegen ablehnen wird. So sehr man als Fremder diese Problematik bedauert, so wenig wird der kurdischen Bevölkerung damit geholfen sein.

Vielleicht wird manchem Reisenden deutlich werden, weshalb man als wohlhabender Tourist in diesem ärmsten Teil der Türkei sehr oft nicht die erwähnte Gastfreundschaft erfährt, die in weiten Gebieten der westlichen Türkei so sprichwörtlich geworden ist!

A u s k l a n g

Kaum eine Sportart vereint so viele Variationen der Betätigung wie das Bergsteigen: Von der leichtesten Bergwanderung bis hin zum Schwierigkeitsalpinismus der hohen Achte-tausender, vom Sportklettern bis zur Inlandeisdurchquerung Grönlands stehen dem begeisterungsfähigen jungen Menschen alle erdenklichen Möglichkeiten offen.

Die fortschreitende Erschließung unserer Alpen, die immer größer werdende Mobilität des modernen Menschen, läßt die außeralpinen Bergziele mehr und mehr in den Vordergrund treten.

Auch in den fernen Gebirgsgruppen Außereuropas spricht man bereits heute von Zerstörung der Umwelt, von Verschmutzung und Kommerzialisierung einerseits, von Korruption, Ausbeutung und Kriminalität andererseits. Wie kann man es sonst erklären, daß schon 1973 für eine relativ harmlose Besteigung des Ararat 800,--DM verlangt und bezahlt wurden?, wie kann man es sonst erklären, daß man von uns schon 1979 in einem kleinen, abgelegenen Dorf im Hohen Atlas Nordafrikas pro Tag 11,--DM "Parkgebühr" verlangte?

Es steht außer Zweifel, daß übermäßig viele Menschen der dritten Welt unter unvorstellbarer Armut leiden müssen. Trotzdem dürfen wir nicht den Fehler begehen, für alltägliche Dinge, die ihrerseits kein oder nur sehr wenig Engagement erfordern, jeden geforderten Preis zu zahlen. Auf uns Bergsteiger lastet diesbezüglich eine große Verantwortung, eine Verantwortung nicht nur in Bezug auf die dortige Bevölkerung, sondern auch in Bezug auf nachfolgende Bergsteiger! Nehmen wir diese Verantwortung auf uns!

Die zurückliegende Reise in die Türkei hat mir wie keine andere zuvor verdeutlichen können, wie unterschiedlich menschliches Verhalten sein kann und wie es entsprechend Probleme schaffen oder auch verhindern kann. Die türkische Bevölkerung abseits jeglicher Touristenströme ist in einem solchen Maße gastfreundlich, daß es auf uns fast beschämend wirkte. Wenn ich mir vorstelle, wie der Durchschnitt der türkischen Gastarbeiter in unserem Lande behandelt wird, werde ich sehr nachdenklich. In diesen Regionen wird man als Fremder alle erdenkliche Hilfe und Unterstützung erfahren können.

Wie gegensätzlich war doch unser Eindruck im Bereich um den Ararat! Wir waren den dortigen Problemen voll ausgeliefert

und trotz aller Vorwarnungen derartig enttäuscht, daß die Hoffnung auf eine Gipfelbesteigung zeitweise auf den Nullpunkt sank. In welchem Maße die Mentalität der kurdischen Bevölkerung (siehe vorheriger Bericht) darauf Einfluß hat, läßt sich auch im Nachhinein kaum beantworten.

Erst kürzlich erfuhr ich in einem Gespräch mit einer Bekannten, daß bereits vor längerer Zeit zwei ihrer Freunde am Ararat von kurdischen Nomaden mit Waffen bedroht wurden und nur mit List dieser Situation entkommen konnten. Auch ein Münchner Bergsteiger, der mit einer Gruppe einige Wochen nach uns den Gipfel erreichen konnte, sprach von großen Problemen mit der Bevölkerung. Er sagte, er würde aus diesen Gründen Niemandem die Besteigung des Ararat empfehlen können. (Der Informant ist übrigens staatl. gepr. Bergführer und nicht das erste Mal im außer-europäischen Ausland unterwegs!)

Zusammenfassend kann ich sagen, der Ararat war von meinen bisherigen "Hochzielen" jener Berg, in dessen Umfeld sich die meisten organisatorischen Schwierigkeiten ergaben. Um so mehr spürten wir Erleichterung, Stolz und auch Gefühle des Glücks, als wir zusammen den Gipfel und auch das Tal problemlos erreichen konnten. Daß unser Bergabenteuer schließlich doch noch zum Erfolg führte, lag nicht zuletzt an unserer ausgezeichneten kameradschaftlichen Einstellung. Auch langjährige Erfahrung, Selbstvertrauen und etwas Glück waren für den Erfolg verantwortlich.

Die Eindrücke dieser Reise - im positiven, wie im negativen Sinne - haben uns in unserem Verständnis für Menschen außerhalb unseres Kulturkreises um einen großen Schritt weiter gebracht.

Die Türkei ist bis heute ein Land der Gegensätze geblieben. Die Weite der Landschaften der mittleren Türkei, die einsamen Gebirgsregionen des Kackar, die öde und kalte Hochsteppe Ostanatoliens, der mächtige Vulkankegel des verschneiten Ararat..., all'diese Eindrücke werden unvergeßlich bleiben.

Am meisten haben uns jedoch die vielen freundlichen Menschen beeindruckt. Wir alle sehnen uns nach Verständnis und Toleranz durch unsere Mitmenschen. Doch unsere überzivilisierte, schnelllebige Welt daheim bietet diesbezüglich für die Zukunft wenig Chancen.

Türken sind nicht nur Menschen, deren Arbeitskraft wir für die Perfektion unseres Wohlstandes benötigen.

Wann begreifen auch wir, daß Wohlstand zwar sehr viel, jedoch nicht alles bedeuten kann?

Eine Reise in die Türkei - nächstes Mal bitte ohne Reisege-sellschaft, Luxushotel und eigenen Sandstrand - könnte uns weiterhelfen....

ANTRAGSFORMULAR - APPLICATION FORM - BAŞVURU FORMÜLERİ

1. Vor- und Familienname: Name(s) and surname: Adı ve soyadı:		
2. Geburtsdatum: Date of birth: Doğum tarihi:		
3. Beruf: Profession: Mesleği:		
4. Geschlecht: Sex: Cinsiyeti:	5. Zivilstand: Marital status: Medini durumu:	
6. Staatsangehörigkeit: Nationality: Milliyeti:		
7. Anschrift: Address: Adresi:		
8. Lebenslauf: Short curriculum vitae: Kısa özgeçmişi:		
9. Titel: Academic title (if any): Akademik ünvanı (var ise):		
10. Veröffentlichungen (falls vorhanden): Published/broadcasted works (if any): Yayınlamış çalışmaları (var ise):		
11. Zugehörigkeit zu einer wissenschaftlichen u. beruflichen Organisation: Affiliations with any scientific or professional institutions: Bilimsel ve profesyonel kurumlara bağlı olup olmadığı:		

12. Waren Sie früher in der Türkei, wenn ja, wo, wann und wie lange?

If you have previously been to Turkey please indicate the place, date and duration of stay:

Daha önce Türkiye 'de bulunmuş iseniz, nerede, ne zaman, ne kadar süre ile bulunduğunuz?

13. Ihre Referenzen in der Türkei (Personen oder Institutionen): please indicate references (persons or institutions obtainable from Turkey):

Türkiye 'de kendisini referans verebilecek kişi veya kuruluşlar:

14. Thema und Ziel des Films/Thema und Ziel Ihrer Forschungsarbeit:

Subject and purpose of your proposed research/Film:

Önerilen araştırmanın/Filmin konusu ve amacı:

15. Dauer und Ort der Filmaufnahmen/Forschungsarbeit:

Indicate where you intend to carry out your research/filming and your term of stay:

Araştırmanın/Filmin çekiminin nerelerde ve ne kadar süre ile yapılacağı:

16. Aufstellung über Art und Mengen der Geräte, die für die Forschungs-/Filmaufnahmen in der Türkei eingeführt werden sollen (einschl. der Angabe des Fahrzeugs):

List and description of any material and equipment (including motor vehicles) required for the purpose of your research/Film, which you intend to take to Turkey (if long prepare separate list):

Araştırma/Film çekme amacıyla Türkiye 'ye götürülecek araç (motorlu taşıtlar dahil) ve gereçlerin listesi ve tanımı (uzun ise ayrı bir liste hazırlayınız):

17. Übernehmen Sie die Verpflichtung, ein Exemplar Ihrer Forschung den zuständigen türkischen Behörden zu überlassen?

Please indicate that you undertake to submit a copy of your research to the relevant Turkish authorities?

İlgili Türk makamlarına çalışmanın bir örneğini vermeyi yükümlendiğinizi belirtir misiniz?

Unterschrift des Antragstellers:

Signature of applicant:

Başvuranın imzası:

Datum:

Date:

Tarih:

