

Neue Ziele

So schön es ist, in der Schweiz zu leben, so bedauerlich und traurig ist es, dass es im eigenen Heimatland offenbar kompliziert und mühsam ist, eine nette Partnerin oder Freundin zu finden, um das Leben gemeinsam geniessen zu können. Der Mensch ist nicht geschaffen um alleine zu sein. Dass so viele Leute deswegen unter Depressionen leiden, ist nicht verwunderlich. Sind wir bereits dermassen egoistisch, dass alle nur noch alleine leben wollen, sogenannt frei sein? Schauen wir doch einmal, wie weit wir es in unserer vermeintlich modernen westlichen Gesellschaft bereits gebracht haben. Als Ersatz für fehlende zwischenmenschliche Beziehung besorgen sich viele Alleinstehende ein "Hundeli" oder eine Katze. Ist das nicht ein Armutszeugnis? Soweit bin ich noch nicht. Anscheinend hat das Schicksal mit mir etwas anderes vor. So bin ich weiterhin auf Reise. Als ich einmal mehr Richtung Zürich-Kloten fahre, sind die Häuser überall mit Schweizer Flaggen geschmückt. Nicht meinetwegen, nein, sondern weil es der 1. August ist. Der Flug TG 971 nach Bangkok mit einer Boeing 747- 400 ist bis auf den letzten Platz besetzt. Welche Überraschung als Pak, eine Thailänderin die ich von Pat's Take Away in Solothurn her kannte, neben mir Platz nimmt. Zufälle gibt es ... gäll René! Nach knapp 10 Stunden lande ich wiederum in Thailand. Nach kurzer Erholung ist es Zeit meine Weiterreise nach Pakistan und Indien zu organisieren. Die nächsten Ziele heissen Märchenwiese auf der Nordseite des Nanga Parbat (8125 m), Ganges-Quelle und Darjeeling in Nordindien. Alles scheint so einfach, ist es aber nicht. Zuerst muss man sich die Visa beschaffen. Ich bin verärgert, dass die indische Botschaft in Bern für die Ausstellung eines Visums darauf beharrt, ein Ausreiseticket vorzuweisen. So ein Blödsinn, weiss ich doch noch gar nicht ob ich von New-Delhi, Kathmandu oder Kalkutta nach Bangkok zurück fliegen werde. Da man das Visum in Bangkok ohne diese Schikane kriegen kann, hole ich es dort ein. Die Bearbeitung des Gesuches dauert fünf Arbeitstage. Als ich am Freitag um 08.30 am Schalter 1 vorspreche, heisst es ich könne das Visum in einer halben Stunde am Schalter 2 abholen. So reihe ich mich in die Kolonne des betreffenden Schalters ein. Als ich endlich um halb zehn vor dem Schalter stehe, ist der Pass aber noch nicht fertig. Ich stehe wieder hinten an. Auch beim 2. Mal ist der Pass noch immer nicht erhältlich. Nun bleibe ich gleich neben dem Schalter stehen. Was sich da während der Wartezeit für Dramen abspielten, sagenhaft! Zwei Franzosen waren auf dem Heimweg nach Paris, hatten aber einen Zwischenhalt von sieben Tagen in Delhi und brauchten dafür ein Visum. Ihr Flug war in drei Stunden! Die waren fix und fertig. Auch ich werde langsam nervös und verärgert, denn ich wollte am selben Morgen noch auf die pakistanische Botschaft um endgültig abzuklären, ob ich nun ein Visum brauche oder nicht. Endlich, kurz nach 11.00 Uhr erhalte ich mein Visum. Ich rufe ein Motorradtaxi und in rasantem Tempo fahren wir durch das Verkehrschaos von der Soi Asoke auf Abkürzungen zur Soi Sukhumvit 1. Zu allem Übel, ist auf meinem Stadtplan die Botschaft noch falsch eingezeichnet und wir müssen wieder zur Soi 3 zurück. Die Auskunft auf

der pakistanischen Botschaft ist klar: Schweizer brauchen bis zu 30 Tagen Aufenthalt kein Visum. Zurück in Pattaya buche ich nun meinen Flug nach Islamabad. Doch es gibt erneut Schwierigkeiten. Ich beabsichtige von Pakistan auf den Landweg nach Indien einzureisen. Anscheinend verlangt nun aber auch Pakistan für Touristen ohne Visum ein Ausreiseticket. Kommt dazu, dass ich für den Flug mit der PIA (Pakistan International Airline) nach Islamabad erst auf der Waiting-List stehe. Leider ist die Beratung meines Reisebüros (Champion Tour an der Soi Post Office), wie sich später herausstellen sollte, hundsmiserabel. Vor allem die Auskunft betr. Ausreiseticket, wonach es zwischen Pakistan und Indien keine Flugverbindungen gebe wird für mich finanzielle Folgen haben. Nach einer Woche stehe ich noch immer auf der Waiting-List. Da mein Visum für Thailand demnächst auch ausläuft, muss ich handeln. Ich bin drauf und dran meine Reise nach Pakistan zu annullieren, doch das Reisebüro findet schliesslich einen Flug mit der Cathay Pacific nach Karachi. So buche ich BKK - Karachi - BKK, wissend, dass ich beim Refund des Rückflugtickets wieder etwa 20 - 30% verlieren werde. Was soll's, mit Verlusten muss man rechnen. Da ich gegen 21.00 Uhr Lokalzeit in Karachi ankommen soll, stellt sich die Frage wie ich schnellstmöglich weiter nach Islamabad kommen würde. Ich faxe der PIA nach Bangkok mit der Bitte, mir einen Platz im ersten Flug zu reservieren. Die Antwort per E-mail kommt prompt am nächsten Tag: PK 300y code FMPATB, Abflug 07.00, Platz reserviert. Ob das wohl klappen wird?

Visum, ja oder nein ?

Als auf der grossen Anzeigetafel der Flug CX 701 zum einchecken aufgerufen wird, packe ich meine Sachen. Die Dame am Schalter blättert in meinem Pass hin und her. Ich ahne schon was kommen würde. "Haben Sie kein Visum für Pakistan?" "Nein, weshalb?" antworte ich selbstsicher. " Ohne Visum können Sie aber nicht fliegen" "Nun hören Sie mal. Ich war am letzten Freitag höchstpersönlich auf der pakistanischen Botschaft und habe mich erkundigt. Ich brauche kein Visum. Die müssen es doch wissen, oder? Die Hostess wird unsicher und schaut immer wieder auf den Bildschirm und ruft ihre Vorgesetzte. Ich müsse aber das Visum dann in Karachi auf dem Flughafen einholen, war ihr Kommentar. Ja dann halt, wenn es unbedingt sein muss! Endlich kann ich einchecken. In der Abflughalle ärgere ich mich wieder einmal riesig über Hotmail. Geschlagene 20 Minuten dauert es, bis ich meinen Briefkasten öffnen kann. Eine halbe Stunde vor dem Abflug strebe ich dem Gate 46 zu. Ich muss zweimal nachschauen, ob ich am richtigen Ort bin, denn in der Abflughalle ist noch kein einziger Passagier zu sehen. Als der Aufruf zum Boarding erfolgt, sind wir gerade sieben Personen! Zu meiner Überraschung kann ich mit einer Boeing 777-300, eines der modernsten Flugzeuge, fliegen. Die Maschine, mit einer Kapazität von 367 Passagieren ist nur etwa mit 50 Personen besetzt. Der Service ist absolute Spitze. Besser als bei der Thai und das heisst doch schon etwas. Für die 3705 Km lange Strecke brauchen wir 4 Stunden und 7 Minuten. Endlich kann ich während dieser Zeit Krakauer's Buch über die Everest Tragödie von 1996 lesen. Damit habe ich nun keinen Grund mehr an die Frankfurter Buchmesse zu gehen... Mit einer Geschwindigkeit

bis zu 1007 Std/Km in einer max. Höhe von 11'900 Meter zwischen wir über den indischen Subkontinent. Kurz vor der Landung wird angeblich zum Schutz gegen die Maul- und Klauenseuche die Kabine gesprayed. Um 21.05 landen wir in Karachi. Zu meiner Überraschung entpuppt sich der Quaid-E-Azam International Airport als durchaus sehr moderner Airport. Ich, der darauf gefasst war, in ein eher unterentwickeltes Land zu reisen. Bei der Immigration scheint das "Theater" mit dem Visum seine Fortsetzung zu nehmen. Als ich den Beamten ernsthaft frage, ob ich nun ein Visum brauche oder nicht, lächelt er und gibt mir den Pass mit dem Einreisestempel und einer Aufenthaltsbewilligung von 30 Tagen zurück. Nun musste ich mir aber noch das Ticket nach Islamabad besorgen. Sehr freundlich weisen mich die Herren der Information zum PIA Schalter ausserhalb des Gebäudes. Ich gebe den Code des reservierten Fluges an, bezahle mit der Eurocard. Alles klappt problemlos - und dies in Pakistan! Ich bin entzückt. Inzwischen ist es 23.00 Uhr. Der Flug am nächsten Morgen ist auf 07.00 angesetzt, was heisst, spätestens um 06.00 einchecken. Ich erkundige mich bei einem Polizisten, wo ich im Flughafen die Nacht verbringen kann. Er schickt mich ins Flughafenrestaurant im 7. Stock. Vorsorglicherweise hatte ich mir in Bangkok vor dem Abflug noch zwei Roast Beef Sandwich gekauft, falls ich in Karachi nichts Essbares finden sollte. Nach dem Studium der Menükarte bestelle ich ein chicken fried rice und ein Coke. Dies sollte ja zumindest essbar sein. Es wird eine riesige Platte serviert, als ob wir vier Personen wären. Das Essen schmeckt ausgezeichnet. Alles zusammen kostet nur gerade Fr. 1.50. Die verbleibenden sechs Stunden verbringe ich mit Lesen, Schreiben und Musik hören. Die Zeit geht eigentlich rasch um. Nach dem Frühstück um 05.30 Uhr ist es schon Zeit zum einchecken.

Inshallah

Erstmals seit langem bin ich wieder in einem islamischen Staat. Noch vor wenigen Stunden befand ich mich in einem Land, wo die Frauen modern und sexy bekleidet herumlaufen. Der Kontrast zu den Frauen hier mit ihren verhüllten Gesichtern hätte nicht krasser ausfallen können. Etwa die Hälfte der Männer sind westlich gekleidet, die anderen tragen das traditionelle Kleid "Shalwar kameez", ein langes, bis zu den Knien reichendes Hemd, welches über der Hose getragen wird. Für die 1129 Km nach Islamabad wartet ein Airbus A-310. Beim Einsteigen scheint die Sonne als grosse rote Kugel durch den Morgendunst. Vor dem Abflug wird über die Lautsprecher gebetet. Inshallah - so wie es Gott will. Der Flug in die pakistanische Hauptstadt dauert 1 Std und 35 Minuten. Beim Ausgang werde ich schon erwartet. Unter den vielen Tafeln ist auch eine mit dem Namen "Mr. Blaser". Mr. Ali Ishaq, der Managing Director von North Pakistan Treks, Tours and Expeditions (siehe die Webseite <http://www.north-pakistan.com>) mit welchem ich schon über zwei Jahre Mail-Kontakt hatte, holt mich höchstpersönlich ab. Die Fahrt in die Stadt ist eine weitere Überraschung. Eine breite, mehrspurige, saubere Autobahn führt vorbei an gepflegten Sträucheranlagen. Nach etwa 20 Minuten halten wir beim Regency Hotel. Beim Betreten der Empfangshalle kommen mir Zweifel, ob dieses Hotel im Bereiche meines Budgets liegt. Ich hatte zuvor Mr. Ali bereits

mitgeteilt, dass ich max. 20 \$ ausgeben möchte. Er beruhigt mich. Da er alle seine Kunden hierher bringt, hat er ein Spezialdiscount. Effektiv, anstatt der üblichen 2'500 Rupien (ca. 70.-) für ein Single-Zimmer, muss ich nur 800 Rp (ca.22.-) für ein wirklich schönes, grosses, komfortables Zimmer mit Air-Cond und TV bezahlen. Der geschäftliche Teil des Trekking ist schnell erledigt. Der nächste Tag ist für etwas Sightseeing reserviert. Islamabad (800'000 Einwohner) ist seit Oktober 1963 die neue Hauptstadt Pakistans. Geplant von einem griechischen Architekten, ist die Stadt auf einer Fläche von 906 km² gebaut. Die breiten Strassen und Boulevards sind in Blocks angelegt. Man wähnt sich in einer riesigen Parkanlage. Mit seinen zahlreichen modernen Regierungsgebäuden und dem zivilisierten Verkehr hat man nicht wirklich das Gefühl sich in Pakistan zu befinden. Wahrzeichen der Stadt ist die Shah Faisal Moschee, welche als die grösste Moschee Asiens gilt. Sie bietet Platz für 100'000 Gläubige und ist ein Geschenk von König Faisal aus Saudi-Arabien. Die Hitze an diesem Sonntag ist fast unerträglich (etwa 36 Grad). Viele Stadtbewohner flüchten deshalb in die naheliegenden Margalla-Hills. Beim View Point steht auch ein bekanntes Restaurant, das von allen wichtigen Gästen (Könige, Staatsmänner und mir) besucht wird. Erinnerungsfotos zieren die Wände des dining-rooms. Meine Fotos werde ich noch nachsenden, sage ich dem Kellner. Eine weitere positive Überraschung erlebe ich im Restaurant Kabul. Noch immer besorgt, wie ich mich wohl in Pakistan ernähren werde, bin ich von der Mahlzeit absolut entzückt.



Shah Faisal Moschee

KKH - die aufregenste Bergstrasse der Welt

Wo Marco Polo anfangs des 13. Jahrhunderts auf dem alten Karawanenweg, der Zentralasien mit dem arabischen Meer verbindet, noch monatelang unterwegs war, ist es heute durch den Bau des Karakorum Highways möglich, die gleiche Strecke auf bequeme Art und Weise innert wenigen Tagen zurückzulegen. Nach 16 Jahren Bauarbeiten wurde der KKH 1978 eröffnet, zunächst nur für die Chinesen und Pakistani. Seit dem 1. Mai 1986 ist die Strasse ebenfalls für ausländische Touristen offen und ist zwischenzeitlich weltweit berühmt geworden. Rund 10'000 chinesische und 15'000 pakistanische Soldaten waren am Bau beteiligt. 500 von ihnen kamen dabei ums Leben. 8'000 To Sprengstoff wurde benötigt, um die Strasse in die Flanken

der Berge zu sprengen. Die 1300 Km lange Asphaltstrasse von Rawalpindi nach Kashgar in China (880 Km bis zur chinesischen Grenze) führt über weite Strecken einer Südabzweigung der alten Seidenstrasse entlang und schlängelt sich das Industal zum Kunjerab-Pass (4700 m) hinauf, der den Scheitelpunkt der Grenze zwischen Pakistan und China bildet.



Der Kei Kei Äitsch (rot markiert)

Der Bau des KKH kann durchwegs in die Kategorie der "8. Weltwunder" eingestuft werden. Die Strasse führt durch ein Gebiet in dem 33 Gipfel über 7000 Meter und ein Achttausender liegen. Inmitten dieser Bergriesen befindet sich auch die grösste Konzentration von Gletschern ausserhalb der Polargebiete. Prachtvolle Landschaftsbilder mit strahlenden Gletscherbergen und smaragdgrüne Felder von schlanken Pappeln umrahmt, wechseln mit trostlosen, öden Wegabschnitten ab. Die Strasse führt durch scheinbar kaum passierbare Schluchten, hoch über den schäumenden Fluten des Flusses, durch Steinwüsten, die der Sahara in nichts nachstehen. Riesige Felsblöcke hängen drohend über der Strasse, eiffelturmhohe, fast senkrechte Geröllhalden scheinen jederzeit die Strasse blockieren zu können. Hinter jeder Kurve verbirgt sich eine Überraschung. So unterschiedlich die Landschaften entlang dem KKH sind, so unterschiedlich auch die Bewohner. Dem KKH entlang zu fahren ist wie durch ein halbes Dutzend Kleinstaaten zu reisen. Fast alle Hundert Kilometer wird eine neue Sprache oder ein neuer Dialekt gesprochen. Die Strasse wurde natürlich nicht wegen den Touristen gebaut. Als einzige direkte Verbindung zwischen China und Pakistan, verbindet sie zwei Staaten, die beide mit Indien und Russland zerstritten sind. Die Strasse dokumentiert ein gemeinsames politisches Interesse. Der Strasse kommt auch militärische Bedeutung zu. Nach indischer Rechtsauffassung gehört das Gebiet von Nordpakistan, das den KKH von der chinesischen Grenze durchquert, als Teil von Kaschmir zum indischen Staatsgebiet. Mit der neuen Strasse begann auch eine neue Entwicklungsphase im westlichen Himalaja.

Pakistanische Händler decken sich in Kashgar mit chinesischen Gebrauchsgütern ein. Die Chinesen hingegen beziehen vor allem landwirtschaftliche Produkte wie Aprikosen, Getreide und Kartoffeln sowie Leder aus Pakistan. Obwohl kein reger Verkehr zu herrschen scheint, soll nach Angaben eines Zollinspektors der Handel jährlich zunehmen. Rund 520 Mio Rp, etwa 14 Mio Sfr soll der Staat letztes Jahr an Zolltaxen eingenommen haben. Auch die Einwohner ländlicher Bezirke entlang der Strasse und in den unzähligen Seitentälern profitieren von dieser Entwicklung. Immer mehr wird der Tourismus zu einer bedeutenden Einnahmequelle. Mit seinen unzähligen Gletschern und faszinierenden Bergen ist Pakistan ein Trekker-Paradies. Zahlreiche Hotels und Guest-Houses bieten entlang des KKH bereits einen recht hohen Standard. Jedes Jahr kommen neue Lodges dazu. Leider werden durch die politischen Unruhen in Kaschmir und vor allem durch das Regime der islamischen Fundamentalisten im Nachbarstaat Afghanistan, viele Touristen vor einer Reise nach Nordpakistan abgeschreckt. Die Wakhi's, (die Bewohner von Hunza und Gojal), liberal denkende Ismailis, sind sehr gastfreundliche Leute. Dennoch gilt es einige Regeln in Sachen Bekleidung zu beachten. Auch das Fotografieren, vor allem von Frauen, ist verpönt. Offiziell ist der KKH am 31.12. geschlossen. Während der langen Wintermonate liegt die Strasse unter tiefem Schnee. Während den Sommermonaten passiert es oft, dass der Highway gesperrt ist. Steinlawinen und Erdbeben unterbrechen regelmässig Strassenabschnitte, reissende Flüsse bringen Brücken zum Einsturz. 500 Soldaten der Frontier Working Organization (FWO) sind rund um die Uhr im Einsatz um die Strasse befahrbar zu halten. Der eigentliche KKH beginnt erst bei der Thakot-Brücke, rund 5 Stunden nördlich von Islamabad, wo die Strasse ins Indus einbiegt. Gleich nach Besham steigt die Strasse an. Die Fahrt verläuft dem Indus entlang, der sich in wilde, tiefe Schluchten eingegraben hat. Der KKH führt in ebenso spektakulärer Weise den steilen Bergflanken entlang. In Dasu gibt es ein Rasthaus, um sich von der bisherigen Fahrt zu erholen. Vor Chilas, dem nächsten grösseren Ort, gibt es längs der alten Seidenstrasse kulturhistorisch höchst interessante Ritzzeichnungen, die bis zu 2000 Jahre alt sind. In Chilas gibt es für die Reisenden eine angenehme Überraschung. 1984 wurde hier ein neues Hotel der "Shangri-La-Kette" mit klimatisierten Zimmern eröffnet. 20 Km nach Chilas wird es für die Bergsteiger interessant. Wer auf die West-Seite des Nanga Parbat, die Diamir-Seite möchte, darf die kleine Abzweigung bei der Tankstelle in Bunar Das nicht verpassen. Nach knapp einer Stunde erreichen wir die Raikhot-Brücke, ein weiterer Begriff für alle Trekker, die zur Märchenwiese wollen (ich komme später darauf zurück). Auch hier gibt es seit kurzem ein Shangri-La Hotel. Nach Jaglot zweigen zwei Strassen vom KKH ab. Die eine führt nach Skardu, Ausgangspunkt zum Konkordiaplatz, die andere nach Astor auf die Rupal-Seite des Nanga Parbat. 28 Kilometer vor Gilgit wird das Tal zunehmend grüner. Am Strassenrand werden Trauben verkauft. Nach zwei Stunden erreichen wir Gilgit, das Handels- und Verwaltungszentrum der nördlichen Distrikte.



Bild links Flug am Nanga Parbat vorbei - Bild rechts: Flugplatz Gilgit

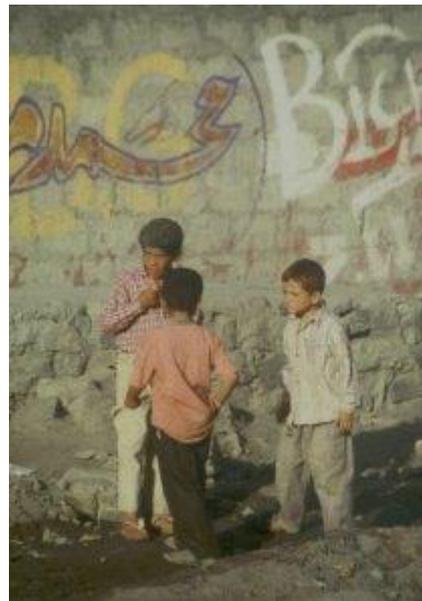
Erster Höhepunkt

Statt 14 Stunden oder länger im Bus auf dem KKH nach Gilgit zu fahren, kann man auch fliegen. Der Flug nach Gilgit wird in den Reisebüchern als atemberaubend angepriesen, da die Flugroute nahe dem Nanga Parbat (8125 m) vorbei führt. Mit dem Fliegen nach Gilgit ist es aber so eine Sache. Infolge der schlechten Wetterverhältnisse im Gebiet des Nanga Parbats, müssen die Flüge oft annulliert werden. Manchmal kehren die Flugzeuge sogar unterwegs wieder um. Wir haben unheimliches Glück. Als mich mein Guide um 04.00 Uhr weckt, ist der Himmel klar. Um 06.00 Uhr sind wir schon am Flughafen. Jetzt gilt es nur noch einen Fensterplatz auf der rechten Seite zu ergattern und dann wäre ich eigentlich für den ersten Höhepunkt meiner Reise bereit. Die Maschine, eine Fokker 27, hebt pünktlich ab. Die Stadt verschwindet schon bald unter einem Meer von Dunst. Nach etwa $\frac{3}{4}$ Stunden wird die Landschaft bergiger. Innerhalb von wenigen Minuten kommt ein riesiges Bergmassiv ins Blickfeld. Der Nanga Parbat, der Killerberg, von den Deutschen auch als Schicksalsberg bezeichnet, weil vor allem viele deutsche Bergsteiger beim Versuch den Gipfel zu besteigen ihr Leben lassen mussten. Der Pilot scheint an diesem schönen Flugtag ebenfalls Freude zu haben und steuert die Maschine so nahe wie möglich der Nordflanke zu. Der Anblick im Gegenlicht der aufgehenden Sonne ist wirklich sensationell. Dorthin soll es also in den nächsten Tagen gehen. Ich kann es kaum erwarten. Kurz danach setzt der Pilot zum Landeanflug an. Er biegt nach links und folgt dem Indus, dessen Krümmungen und Windungen aus der Luft spektakulär erscheinen. Die Landschaft wird plötzlich grün, wie eine riesige Oase. Wir sind in Gilgit gelandet. Durch seine zentrale Lage am KKH hat sich Gilgit zu einer multirassischen und multilinguistischen Stadt entwickelt. Das Treiben in den Strassen gleicht nun eher meinen Vorstellung von Pakistan als es in Islamabad der Fall war. Auch auf 1500 m ü.M. ist es recht heiss und vor allem staubig. Die Hauptstrasse der Stadt wird derzeit verbreitert, was das Stadtbild nicht gerade verschönert. Wahrlich kein Ort in dem ich länger als notwendig bleiben möchte. Von der ehemaligen Bedeutung des Buddhismus in der Region kündigt der sog. "Stone Buddha" einige Kilometer westlich von Gilgit. Ein etwa 6 Meter hoher stehender Buddha aus dem 7. Jahrhundert ist etwa 30 Meter über dem Grund in die Felsen von Kargah Nala

eingemeisselt. Für die Einwohner der Stadt gilt aber ein indischer Hubschrauber, welcher vor einigen Jahren bei einem Grenzkonflikt von der pakistanischen Armee im Astor-Tal gekapert wurde, als die Attraktion der Stadt. Zum Abschluss des Tages erhalten wir die Gelegenheit, einem Polomatch beizuwohnen.



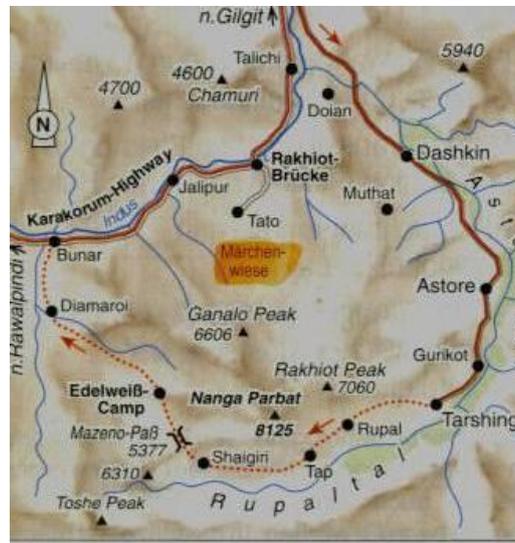
Polomatch



Die Märchenwiese

Mein Guide hatte in den Zwischenzeit ein Jeep für die 70 Km lange Fahrt zur Raikhot-Brücke organisiert. Am nächsten Morgen gehts los. Schon nach kurzer Fahrt leuchtet im Osten der erste 7000er auf. Es ist der Haramosh (7409 m). Auf der Fahrt weiter nach Süden, passieren wir kurz vor Jaglot eine geografisch interessante Stelle. Wo sich Gilgit-River und Indus-River vereinigen, treffen mit dem Karakorum im Norden, dem Himalaja im Süden und dem Hindukusch im Westen drei grosse Bergmassive aufeinander. Kurz darauf steht am Strassenrand eine Tafel: "Nanga Parbat - Killer Mountain"! Bei klarer Sicht kann man von hier aus diesen 8000er sehen. Als mir mein Guide kurz vor Erreichen der Raikhot-Brücke andeutet

wo die Strasse hinauf nach Tato führt, bin ich sprachlos. Dort hinauf? Unmöglich, absolut unmöglich! Wie kann ein Jeep dort hinauf fahren, ja wie kann man überhaupt eine Strasse dort hinauf bauen? Jeep - the king of the mountain, war seine lakonische Antwort. Bei der Raikhot-Brücke ist unsere Fahrt zunächst zu Ende. Fremde Fahrzeuge dürfen nicht in das 14 Km entferne Tato hochfahren. Einheimische Fahrer machen das Business unter sich aus. Dadurch können sie auch den Preis bestimmen. Eine kleine Mafia. Etwa 20 Jeeps stehen für die Fahrt zur Verfügung. Rund 40 \$ wird für die Fahrt verlangt. Eine Gruppe kann sich die Kosten aufteilen. Alleine, muss ich den ganzen Preis selber berappen. Die Strasse wurde ursprünglich vor einigen Jahren gebaut um Holz aus dem oberen Tal abzutransportieren. Vor der Abfahrt müssen sich die Ausländer noch beim Checkpoint registrieren lassen. Schon nach den ersten hundert Metern führt die Strasse steil durch riesige Felsbrocken hindurch. Zuerst verläuft sie in einer weiten Schlaufe nach rechts, als ob sie Anlauf für die Durchquerung der engen Schlucht nehmen will. Ich weiss nicht, wie viele Male mir der Atem stockt. Die Fahrt auf der schmalen Schotterstrasse, hoch über abscheuliche Abgründe, ist die reinste Zitterfahrt. Sogar meinem Guide ist es nicht mehr wohl, als der Fahrer, um seine Zigarette anzuzünden, das Steuerrad lässig einhändig lenkt. Wie wohl die Deutschen Expeditionen in den 30er Jahren dieses Tal hochkamen? Ab 2000 Meter Höhe zieren einzelne Grasbüscheln und knorrige Kieferbäume die wilde Landschaft. Bei 2500 Meter erreichen wir die sog. feuchte Nadelwaldstufe. Vor Tato wird die Landschaft immer grüner. Maisfelder zieren nun die Landschaft.



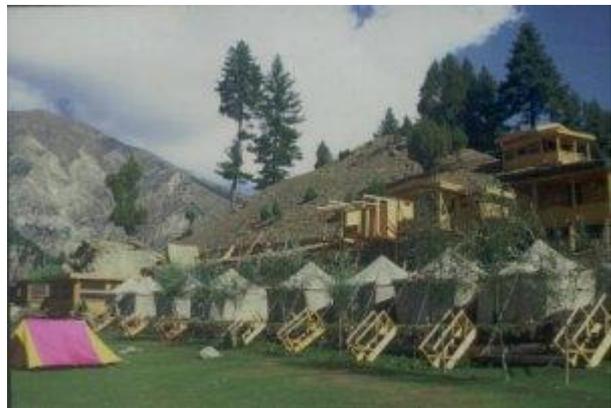


Die Strasse hinauf nach Tato, unten der KKH



In Tato (2600 m) angekommen bin ich total durchgeschüttelt. Zum kleinen Restaurant auf der gegenüberliegenden Seite des Baches sind es nur wenige Meter, doch schon beim ersten Schritt zum Bach hinunter, verspüre ich ein leichtes Stechen im linken Knie. Nach eingenommener Mahlzeit sind wir für den etwa zweistündigen Marsch zur Fairy Meadow, zur Märchenwiese, bereit. Bereits nach zehn Minuten verspüre ich wie ein Bleiklotz im Magen. Das fängt ja gut an. Seitenstechen kommt dazu. Ich atme tief ein und aus, so wie ich es früher beim Murten-Freiburg Lauf gelernt hatte. Der Nanga Parbat ist leider in den Wolken verhüllt. Schade. Andererseits bin ich froh, dass es bedeckt ist, die Hitze wäre ansonsten brutal. Der Weg ist leicht, breit und führt hinauf der rechten Talseite entlang. Einige Passagen sind etwas steil. Wer die Strecke lieber sitzend zurücklegen möchte, kann sich ein Pferd oder einen Esel

mieten. Von weitem sieht man sehr schön wie der Bach aus dem Gletscher entspringt. Das letzte Teilstück führt die Moräne hinauf, etwa 100 Meter Höhenunterschied. Welche Wohltat als es zu regnen beginnt und die grossen Regentropfen auf meinem Kopf zerplatzen. Während der ganzen Aufstieges war das Rauschen des Baches unser ständiger Begleiter. Plötzlich wird es unheimlich still. Man hört die Vögel pfeifen. Nach 2 ½ Stunden (mit 4 Halts) sind wir auf der Märchenwiese (3200 m) angekommen. Eine wunderschöne Alm. Die Lage ist absolut fantastisch. Zum Empfang gibt es eine Tasse heissen Tee. Die Entwicklung des Tourismus geht auch hier oben nicht ohne Spuren vorbei. Nebst dem Raikot Sarai von Mr. Aziz und Mr. Nabi mit acht grossen Zelten a 2 Betten, gibt es gleich nebenan das Meadow Cottage. In beiden Anlagen werden kleine Holzhäuschen gebaut. In Raikhot Sarai stehen bereits deren vier. Wie mir Mr. Aziz, der eine Jacke der Skischule Valbella (GR) trägt, sagt, sind weitere vorgesehen. Man hofft auf eine weitere Zunahme der Touristen. Vor einigen Jahren wollte die Shangri-La-Hotelkette auch hier oben eine Anlage bauen. Das Land hatten sie schon gekauft, doch der Widerstand der Lokalbevölkerung verhinderte bisher den Bau. Ich bin positiv überrascht, nur sehr wenige Touristen hier vorzufinden. Es gäbe aber schon Tage an denen bis zu 50 Leute hier campieren würden, erklärt mir Mr. Aziz. Die Einwohner von "Fairy Meadow" leben den Sommer über hier oben. Vor dem Wintereinbruch ziehen sie ins Tal hinunter. Der Nanga Parbat bleibt leider weiterhin verdeckt. Am späteren Nachmittag erscheint durch ein winzigkleines Wolkenfenster während etwa drei Sekunden der Nordgipfel. Mensch, so hoch ist dieser Berg! Den Rest des Tages verbringe ich damit mit einheimischen Kindern Volleyball zu spielen. Auf dieser Höhe bin ich aber schnell ausgepumpt. Zum Nachtessen ist eine japanische und spanische Gruppe in der Baracke versammelt. Es gibt Gemüsesuppe, Reis, Hammelfleisch, Kartoffeln, Dal und zum Dessert Pudding. Dazu natürlich immer Tee, green tea oder mixed tea. Als ich vom Abendessen ins Zelt zurückgehe, regnet es. Es ist unglaublich kalt. Ich schlottere wie ein Hund. Im Zelt ziehe ich alles an was ich nur habe. Meine Daunensackjacke erweist sich dabei als sehr praktisch. Um 19.30 ist Lichterlöschen. Da alle klares Wetter für den nächsten Morgen voraussagen, stelle ich den Wecker auf 05.30 Uhr.





Blick von Fairy Meadow auf den verhüllten Nanga Parbat



Als ich erwache hängen die Wolken noch immer tief über dem Berg. So lege ich wieder unter die warme Decke zurück. Gegen 07.00 Uhr erkunde ich ein wenig die Umgebung. Da das Tragen von kurzen Hosen in den Augen der hier lebenden Shias eine Beleidigung darstellt, kehre ich ins Camp zurück um meine langen Unterhosen anzuziehen. Einzelne blaue Himmelfetzen kommen auf. Die Fetzen werden immer grösser und innert kurzer Zeit wird die Sicht im oberen Teil frei. Welch ein herrlicher Anblick. Der Nanga Parbat in all seiner Grösse. Links der 7070 m hohe Raikhot Peak, rechts davon der Silbersattel der zum Hauptgipfel führt (von der Märchenwiese nicht sichtbar), dann der Nordgipfel (7785 m) und weiter rechts der Ganalo Peak (6606 m). Die ersten Foto sind "im Kasten". Zum Glück, denn nach nur etwa einer halben Stunde ist der Nanga Parbat wieder verschwunden, wie ein Trugbild.



Nach dem Frühstück brechen wir zum Beyal Camp auf. Ein wunderschöner Sonntagsspaziergang, hoch über der Gletschermoräne durch dichte Nadel- und Fichtenwälder. Es scheint, als ob meine Form zurückkehrt ist. Kurz vor der Ankunft wiegt mein Rucksack plötzlich dreimal so schwer. Ich komme noch kaum voran. Meine Beine sind wie abgesägt. Nach 1 ¼ Stunden erreichen wir Beyal Camp (3500 m), unser Tagesziel. Auch hier baut man Holzhäuschen. Da eine japanische Gruppe alle verfügbaren Cottages besetzt hat, müssen wir mit einem Zelt vorlieb nehmen. Das Wetter ist weiterhin nicht zum Besten. Hoffentlich ändert es bald, denn für den nächsten Tag ist der Marsch zum Base Camp angesagt. Wie sagt man bei uns: auf ein Regentag folgt ein schöner Tag.



Beyal Camp

"Ich habe Hermann Buhl nach Gilgit begleitet"

Währenddem ich mit meinem Guide und Mr. Iqbal, dem Manager des Camps, zusammen eine Tasse Tee trinken, erfahre ich, dass der Vater von Mr. Iqbal 1953 bei der erfolgreichen Erstbesteigung durch Herman Buhl für die Rekrutierung der Träger verantwortlich war. Ich benütze daher diese einmalige Gelegenheit ein Interview zu führen. Mr. Mirwali, ist 80 jährig

und verbringt jeden Sommer in Beyer Camp. Mein Fragen werden durch mein Guide Saeed vom Englischen ins Urdu und von Mr. Iqbal vom Urdu in die Shina-Sprache übersetzt.



Mr. Mirwali (in blauer Jacke)

Herr Mirwali, heutzutage erreicht man die Märchenwiese in wenigen Stunden von Islamabad. Erzählen Sie uns doch bitte, welchen Weg die Bergsteiger früher benutzten, als es noch keine Flugverbindungen nach Gilgit, keinen Karakorum Highway und keine Strasse nach Tato gab.

"Die Expeditionen kamen alle von Kaschmir über den Mutar-Pass ins Astor Tal. Von dort stiegen sie hinauf nach Tato. Das war ein sehr mühsamer Anmarsch, denn es existierten keine Strassen. Es gab auch keine Esel und Pferde, das ganze Material musste von Trägern hochgeschleppt werden".

Wieviele Träger waren bei der Expedition 1953 im Einsatz?

"Es waren zwischen 400 und 500 Träger. Zu den Trägern gesellten sich Musikanten. Das ist bei uns so Tradition. Als die deutsche Expedition hier oben ankam, war eine riesige Menschenmenge versammelt. Es gab ein grosses Fest. Die Expedition verbrachte zwei Nächte auf der Märchenwiese, bevor sie nach Beyer Camp weiterzog. Jeden Abend tanzten und amüsierten sich die Leute".

Hatten Sie keine Probleme, so viele Träger zu finden?

"Als die lokale Bevölkerung vernahm, dass eine deutsche Expedition hierher kam, waren alle stolz. Andererseits wollte niemand für 3 Rupien eine Last von 25 Kg tragen. So mussten wir die Träger zwanghaft verpflichtet werden"

Wurden die Träger nach der erfolgreichen Besteigung belohnt?

"Als die Deutschen vom Gipfel zum Basislager zurück kamen, waren sie sehr glücklich. Sie spendeten einen grossen Ochsen. Sämtliches Material, ausser den persönlichen Sachen, wurde verteilt".

Hat die lokale Bevölkerung von den erfolgreichen Bergsteigern oder späteren Expeditionen von einer Unterstützung profitieren können?

"Nein, es kamen noch verschiedene Expeditionen hierher, aber die kamen nur wegen dem Berg. In den letzten 48 Jahren hat lediglich ein ausländischer Bergsteiger nach mir gefragt!"

Sie waren an der Rettung und am Transport von Hermann Buhl beteiligt?

"Ich habe Buhl nur vom Beyal Camp nach Gilgit begleitet. Als er wegen seinen Erfrierungen nicht mehr von Camp II ins Basislager absteigen konnte, bastelten die Träger eine Holzpritsche. Damit wurde er nach Tato und nach Gilgit getragen."

Herr Mirwali, ich danke Ihnen für das Gespräch.

"Ich möchte mich meinerseits für Ihr Interesse sowie für Ihren Besuch in unserem Gebiet recht herzlich bedanken"

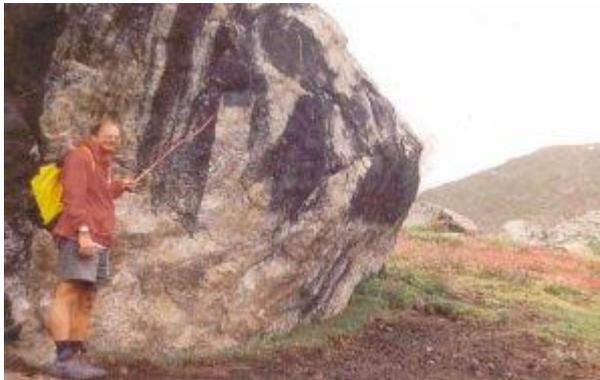
Aufstieg zum Base Camp

Als wir am nächsten morgen aufbrechen ist das Wetter nicht besser. Schon früh ziehen die Hirten mit ihren Ziegenherden in alle Richtungen los. Der Weg führt uns durch dichten Birkenwald und Wachholderstauden. Die papierartige Rinde der Birken wird von den Bauern für die Isolation der Dächer benützt. Sie konservieren damit auch ihre Butterballen. Die Ballen werden in die Rinde eingepackt und dann in der Nähe eines Baches eingegraben. Die Butter soll so bis zu zwei Jahren konserviert werden können. Nach einer halben Stunde gelangen wir zu einem steilen, mühsamen Aufstieg. Fast alle fünf Minuten muss ich zum verschnaufen anhalten. Immerhin, wir sind schon auf 3'700 m, höher als das Doldenhorn! Oben angekommen, haben wir eine schöne Sicht auf den riesigen mit Schutt überdeckten Gletscher. Wir müssen nun einen Seitenarm des Gletschers überqueren. Der Abstieg sowie die Traversierung unzähliger Felsbrocken ist für jemanden mit etwas Bergerfahrung nicht allzu schwer. Regelmässig ist der dröhnende Lärm von niedergehenden Lawinen zu hören. Während der Überquerung des Gletschers kracht es auch mehrmals. Etwas mühsamer ist der Aufstieg auf die gegenüberliegende Moräne auf 3800 m. Wir kommen in die Bergrosenstauden. Die Wiesen leuchtend rot von unzähligen kleinen Blumen: es sind Schlangenknöterich. Es wird nun immer flacher. Einzelne kleine Enziane und Wiesenstorchschnabel zieren die Alm. Beinahe trete ich auf ein Edelweiss. Ein Edelweiss! Voller Begeisterung rufe ich mein Guide herbei und erklärte ihm die Bedeutung dieser Blume.

Als ich sie fotografierte reißt er sie, obwohl ich ihn davon abhalten will, ab. Es habe davon noch viele meint er. Tatsächlich. Die Wiese ist voller Edelweiss (es gibt in Zentralasien etwa 30 Arten Edelweiss). Ein Deutscher erzählte mir später, dass sie vor einigen Jahren Ende Juli beim BC gar nicht wussten, wo das Zelt aufstellen, so viele Edelweiss hatte es. An einem grossen Felsbrocken nahe des Base Camp erinnert eine Gedenktafel an Willy Merkel der 1934 mit zwei anderen Bergkameraden in einem Schneesturm am Berg ums Leben kam. Nicht weit davon entfernt ist das Grabmal von Alfred Drexel der bei der gleichen Expedition an einem Lungenödem verstarb. Nach 2 ½ Stunden sind wir beim BC auf 3900 m angelangt.



Der Raikhot-Gletscher



Gedenktafel an die Expedition von Willy Merkel von 1934



BC Nanga Parbat: Grabmal von Alfred Drexel

Leider wird das Wetter zusehends schlechter. Gegen 13.00 Uhr beginnt es sogar zu regnen. Die Sicht beträgt kaum 40 Meter. Nach kurzer Rast ist es Zeit zur Umkehr. Unter diesen Bedingungen gilt es langsam und konzentriert zu gehen. Etwelche Mühe bereiten mir die nassen Brillengläser. Erleichtert erreichen wir wieder die Anhöhe auf der Moräne, auf der anderen Seite des Gletschers. Der Abstieg des steilen Birkenwaldes ist sehr rutschig. Immer wieder kommt es zu unfreiwilligen Einlagen. Müde und durchnässt sind wir nach 1 Std und 40 Min im Beyal Camp zurück. Über den heißen Tee, welcher mir ins Zelt gebracht wird, kann ich mich gar nicht erfreuen, schütete ich ihn doch durch eine ungeschickte Bewegung über die noch verbleibenden trockenen Kleider aus. Mein Ziel, das BC war erreicht. Jammerschade jedoch, dass das Wetter nicht mitspielte. Viel Zeit bleibt uns nicht mehr übrig, noch eine Nacht auf der Märchenwiese. Wenn sich das Wetter bis dahin nicht rasch bessert, ist es aus mit meinen Aufnahmen. So warte ich den ganzen Nachmittag im Zelt und hoffe auf eine Wetterbesserung. Insgeheim bitte ich den Nanga Parbat, der auf deutsch übersetzt "nackter Berg" heisst, sich doch endlich zu zeigen.



Zurück in Beyal Camp

Liebe Nanga Parbat (es muss sich um einen weiblichen Berg handeln)

So wie Du dich in den letzten zwei Tagen benimmst ist nicht schön. Jetzt warte ich schon zwei Nachmittage ungeduldig in meinem Zelt um Dich zu sehen. Du bist nicht fair. Gestern morgen, als ich noch auf der Märchenwiese war, hast Du mir für kurze Zeit Dein Oberteil gespienzelt, extra um mich "gigerig" zu machen. Jetzt wo ich zu Deinen Füßen stehe und gerne Deine Nähe spüren möchte, spielst Du die Prüde. Noch heute Morgen um 05.45 Uhr als ich kurz auf die Toilette musste, habe ich dich erwischt. Als ich nach einigen Minuten ins Zelt zurück kam, warst Du schon wieder verhüllt. Du musst doch nicht so scheu sein. Ich habe schon andere Schönheiten nackt gesehen. Zeig mir doch deine schöne Formen, deine glänzenden Gletscher, deine scharfen Felskämme, deine leuchtende Schneefelder, Bitte.

Die Belohnung

Es regnet die ganze Nacht hindurch. Als ich aus dem Zelt krieche, hat sich vor dem Eingang ein kleiner See gebildet. Ich falle beinahe hinein. Das Wetter ist noch immer schlecht. Während der Nacht hat es tief hinunter geschneit. Es ist recht kalt geworden. Gegen Mittag sind wir in Fairy Meadow zurück. Auch die Sonne ist zurückgekehrt. Ich profitiere von der Wärme um meine nassen Kleider zu trocknen. Im Restaurant zeigt uns Mr. Nabi ein Buch über die deutsche Nanga Parbat Expedition von 1979. Welch eine Überraschung als mein Guide beim Blättern des Buches das Foto seines Vater entdeckt, der damals als Postläufer engagiert war. Er erklärt uns auch, dass nach dieser Expedition ein pakistanischer Offizier zwei Gedenktafeln an die Toten von 1934 und 1937 entfernt haben soll. Er hofft diese wieder ausfindig machen zu können und sie an ihren ursprünglichen Ort zurückbringen zu können. Gegen Abend werden die Wolkenfenster immer grösser. Man kann zwischendurch sogar den Raikhot Peak erblicken. Würde sich das Wetter doch noch zum Guten wenden? Gegen 20.30 Uhr ist der Himmel sternenklar! Würde es morgen mit der Aufnahme des Gipfels bei Sonnenaufgang wirklich im allerletzten Moment noch klappen? Vor dem Schlafengehen sind alle am grossen Feuer versammelt. Dreimal, um 23.15 Uhr, 02.10 Uhr und 03.15 Uhr wache ich auf. Der Himmel ist noch immer klar. Als ich schlussendlich um 05.45 erwache ist es draussen schon hell. Ich springe aus dem Zelt und erschrecke fast. Der Anblick des ganzen Massivs ist schlichtweg sensationell. Der Nordgipfel ist schon von der Morgensonne erfasst. Von Minute zu Minute wird das ganze Massiv immer heller erleuchtet. Welch ein Abschluss! Danke Nanga Parbat. Um 07.00 Uhr sind wir für den Abmarsch nach Tato bereit. Nach 1 Std und 10 Minuten sind wir schon wieder bei den Jeeps. Die Fahrt zur Raikhot Brücke hinunter ist zwar immer noch eine waghalsige Angelegenheit, doch anscheinend haben wir uns an solche Fahrten nun schon gewöhnt. Ich bin dennoch erleichtert bei der Brücke anzukommen. Gegen Mittag sind wir in der Mir's Lodge in Gilgit zurück. Der 1. Teil ist erfolgreich abgeschlossen. Der 2. Teil soll uns auf dem KKH zum Kunjerab-Pass an die chinesische Grenze sowie in das Chapursan-Tal entlang des berühmten Wakhan-Corridors nahe der afghanischen Grenze bringen.



Zurück in Fairy Meadow



Nanga Parbat (8125 m)
v.l.n.r Raikhot Peak (7070 m), Mohrenkopf, Silbersattel und der Nordgipfel

