Die hohen Berge der Welt – einmal anders: Vom Bergbesteiger zum Bergbeschauer

Joachim Jaudas

Man wird älter. Und nicht gesünder. Bei mir fingen die Probleme mit dem Bergsteigerknie an; mit siebenundfünfzig hatte ich die erste Arthroskopie. Und ab sechzig wurde ich immer langsamer. Auf die Zugspitze über den Stopselzieher brauche ich heute mit siebzig sieben Stunden und zwei längere Pausen, mit sechzig stand ich noch nach knapp vier Stunden am Gipfel. Vor drei Jahren verschenkte ich meinen *snowwolf;* ich hatte es satt, nach jeder Skitour beim Orthopäden zu sitzen. Was noch ganz gut geht, ist das Klettern, zumindest in der Halle oder auf Touren mit Abseilpiste. Was mir aber fehlt, sind die großen Touren, die Überschreitungen und Durchquerungen. Mit sechzig kletterten wir noch über den Hintergrat auf den Ortler und stiegen über die Payerhütte ab. Und mit fünfundsechzig gab es noch einen Höhepunkt im Fels mit den 18 Seillängen vom „Klettergeheimnis“ im Wilden Kaiser und mit der sportlichen An- und Abfahrt mit dem Fahrrad. Aber das war’s dann auch.

Und dann hat mir ein Freund das „Stufengedicht“ von Hesse geschickt:

Wie jede Blüte welkt und jede Jugend
Dem Alter weicht, blüht jede Lebensstufe,
Blüht jede Weisheit auch und jede Tugend
Zu ihrer Zeit und darf nicht ewig dauern.

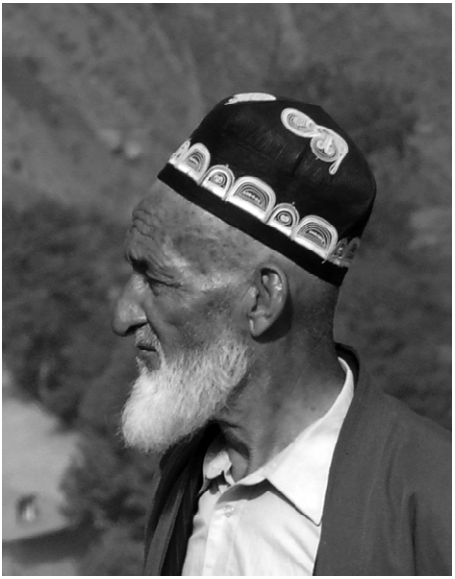
Das traf genau meine Situation und nahm ihr das Bittere, das Nicht-mehr und Nie-mehr. Vor allem der Schluss hat mich aufgemuntert, den neuen Lebensabschnitt aktiv anzugehen:

Nur wer bereit zu Aufbruch ist und Reise,
Mag lähmender Gewöhnung sich entraffen.

Darüber will ich hier berichten.

Über das „Dach der Welt“ von Tadjikistan nach China

Vor drei Jahren machte ich eine entscheidende Erfahrung. Ich war zum ersten Mal in Zentralasien, und ich erlebte dort die ganz hohen Berge des Pamir (höchster Berg: Kongur mit 7.719 m ü.M. auf chinesischem Gebiet) und des Tien Shan (höchster Berg: Pobedy 7.439 m ü.M. an der chinesisch-kirgisischen Grenze) aus völlig neuen Perspektiven.



Tadjike im Pamir
mit der traditionellen Kopfbedeckung

Zunächst aus dem Flugzeug: Ich flog von Duschanbe, der Hauptstadt Tadschikistans hinauf auf die Hochfläche des Pamir. Dieser Flug ist berühmt-berüchtigt; hier erhielten seinerzeit die Piloten der Aeroflot die höchste Gefahrenzulage. Heute fliegt die betagte Propellermaschine, eine Antonov An-28 aus sowjetischen Zeiten, nur bei bestem Wetter, denn der Flug geht nicht *über* die Berge, sondern *zwischen* den schneebedeckten Gipfeln hindurch; offensichtlich schafft es die Maschine nicht höher. So sah ich die Berge aus einem ganz neuen Blickwinkel. Wir flogen so nahe an den Eisflanken vorbei, dass man fürchten musste, gleich würden die Flügel durch den Firn pflügen! Doch wir landeten unversehrt und mit einer schönen Ausbeute an Fotos in Khorog auf der Pamirhochfläche.

Und dann das Erlebnis einer Fahrt über die Hochebene des Pamir, über das „Dach der Welt“! Nach einer Übernachtung bei einer ismaelitischen Familie in Khorog, suchte ich mir eine Fahrgelegenheit. Ich wollte über den Pamir hinüber nach Kaschgar im uigurischen China. In einem *Marshrutka* (Sammeltaxi nach russischer Art) erhielt ich den vorderen Platz und hatte so beste Sicht auf die vorbeiziehende Landschaft. Wir fuhren auf dem *Pamir Highway*, den das sowjetische Militär in den dreißiger Jahren angelegt hat, um schneller in den Süden ihres Imperiums zu kommen. 500 km führt diese Straße über die endlos scheinende Hochfläche. Hin und wieder ein paar Häuser aus luftgetrockneten Lehmziegeln, da und dort ein Yak im zottigen Fell. Salzausblühungen in wüstenartigen Senken sehen aus wie Raureif am frühen Morgen. Am fernen Horizont die mächtigen, schneebedeckten Sechs- und Siebentausender, der Pik Somoni (früher Pik Kommunismus und noch früher Pik Stalin, 7.495 m ü.M.), seinerzeit der höchste Berg der Sowjetunion, der Pik Lenin mit seinen 7.134 Metern und der Mustag Ata (7546 m ü.M.), bereits jenseits der Grenze auf chinesischem Gebiet.

So erreichte ich Murghab, eine Siedlung auf fast 4.000 Metern Höhe. Sie machte einen trostlosen Eindruck, und ich fragte mich, wovon die Leute hier leben bei den kargen Böden auf dieser Höhe. Ich kam mir vor, als sei ich am Ende der Welt. Immerhin fand ich wieder eine Unterkunft bei Einheimischen, die mir auf einem Stapel von Teppichen ein bequemes Lager herrichteten und einen hervorragenden Plov (Reis mit Rosinen und Karotten) kochten.

Pamir-Highway - Fahrt über das Dach der Welt

Wirklich zu Ende war in Murghab der öffentliche Verkehr. Wer will hier schon nach China? Aber ich fand einen Kirgisen, der mich mit seinem russischen Jeep zur chinesischen Grenze bringen wollte. Als er bei der letzten Militärkontrolle zurückgewiesen wurde, musste ich mich per Anhalter bis zur Grenze durchschlagen. Einer der roten chinesischen Sattelschlepper, die ganz Zentralasien mit chinesischer Industrieware versorgen, ließ mich aufsteigen. Im Schritttempo kroch der Sechsachser über die holprige Straße die Kehren zur Grenze am Irkeschtampass hinauf. So kam ich das erste Mal in meinem Leben nach China.

Auf dieser Reise durch Zentralasien wurde mir so richtig bewusst, was es außerhalb der Alpen und der anderen europäischen Gebirge noch für mächtige Berge gibt. Und vor allem kann man sich für diese Riesenberge auch begeistern, wenn man nicht auf ihre Gipfel steigt, wenn man keine großen sportlichen

Leistungen vollbringt und wenn man sich keine Gedanken machen muss über Risiken und Gefahren.

Diese Art Reisen durch die Berge bescherte Erlebnisse, die ich beim reinen Bergsteigen kaum gehabt hätte. Jetzt reiste ich zusammen mit den Einheimischen; ich sah, wie sie leben und arbeiten; ich versuchte mit ihnen ins Gespräch zu kommen, oft radebrechend, oft nur mit Körpersprache.

Ich war von dieser Reise über den Pamir so begeistert, dass ich mir vornahm, auch den Tien Shan von Kirgisistan nach China zu überqueren. Was ich mir damals vor drei Jahren allerdings noch nicht ganz eingestehen wollte, war der eigentliche Wunsch, in einem Rutsch auf dem Landweg von München nach Indien zu reisen. Nicht auf der klassischen Route der 70er Jahre, dem „Hippietrail“, durch Persien und über den Khyberpass, sondern über die hohen Berge Tien Shan, Karakorum und Himalaja.

Die „platzkartny“-Klasse in der russischen Eisenbahn.
Hier bleibt niemand allein!

Vor einem Jahr hörte ich mit meiner beruflichen Arbeit auf. Ich brauchte diese Freiheit von beruflichen Aufgaben und Terminen, um ohne feste Pläne reisen zu können. Nur in dieser Unabhängigkeit konnte ich unterwegs entscheiden, wie ich die Reise im Detail durchführe. Nur so konnte ich meinen Plan den örtlichen Gegebenheiten anpassen und spontan irgendwo länger bleiben, einen Abstecher machen oder eine Einladung annehmen.

Mit dem Zug von München nach Zentralasien

Also kaufte ich mir im Frühjahr 2010 in München eine Fahrkarte nach Kiew, setze mich in den Eurocity nach Budapest und nahm dort den Nachtzug nach Kiew. Als ich morgens aufwachte, durchquerten wir grade die tief verschneiten Karpaten in der Ukraine. Das war noch bekanntes Gebiet; hier habe ich in meinem letzten beruflichen Projekt Untersuchungen durchgeführt. Auch Kiew war noch bekanntes Gebiet; ich war dabei, als dort die Karpatenkonvention nach dem Vorbild der Alpenkonvention verabschiedet wurde.

Der Rest der Reise war Neuland. Alles war fremd: die Menschen und ihre Sprache, die Landschaft, das Essen, die Züge. Tagelang fuhr ich durch Russlands Süden an der Wolga entlang, durch die kasachische Steppe und durch Kirgisistan. Ich hatte inzwischen Russisch gelernt, und so konnte ich mich - mühsam zwar, aber immerhin – mit den Mitreisenden verständigen und mich für die Einladungen zum gemeinsamen Essen bedanken und die laufenden Angebote zur alkoholischen Verbrüderung in angemessener Form ablehnen (*Я не пью алкоголь; врач запретил* - Ich trinke keinen Alkohol; der Arzt hat es verboten). Wo es mir gefiel, blieb ich ein paar Tage, so in Wolgograd, Astana und Bischkek.

Fahrt über den Tien Shan. Eine chinesische Lastwagenkolonne kämpft sich durch den ersten Schnee

Dort in Bischkek, der Hauptstadt von Kirgisistan, ging mein Blick hinauf zu den schneebedeckten Fünf- und Sechstausendern des Tien Shan. Über dieses Gebirge wollte ich hinüber nach China, nach Kaschgar, so wie vor drei Jahren

über den Pamir. Auch hier konnte mir zunächst niemand sagen, wie ich da hinüber komme. Aber dann lernte ich den Kirgisen Kubat von der NGO *Community Based Tourism* kennen, und er wollte den Übergang über den Torugartpass nach Kaschgar für mich arrangieren. Das war Ostern 2010, also schon im Frühjahr. Aber ein überraschender Wintereinbruch machte meine Pläne zunichte. Ich nahm mir vor, später zurückzukommen, setzte mich wieder in den Zug und fuhr noch einige Wochen durch China, Tibet und Vietnam bis nach Saigon.

Sechs Monate später, im Herbst 2010, war ich wieder in Bischkek. Kurz nach meinem letzten Besuch tobte hier der große Aufstand, nun aber war es wieder ruhig. Ich fühlte mich gleich wieder heimisch, weil ich wusste, wie alles läuft und weil ich noch ein paar russische Sätze mehr konnte. Ich fuhr wieder im *Marshrutka* nach Naryn am Fuße des Tien Shan, wo Kubat schon alles vorbereitet hatte.

Über den Tien Shan von Kirgisistan nach China

In aller Frühe ging es los. Auf Schotterstraßen fuhren wir hinauf auf die ausgedehnte Hochebene, am Horizont begrenzt durch die schneebedeckten Berge des Tien Shan. Eindrucksvoll war der krasse Gegensatz zwischen der ruhigen Ebene mit weidenden Kühen und Pferden und den schroffen hohen Bergen.

Die Straße zum Torugartpass an der kirgisisch-chinesischen Grenze ist harmlos, nur einmal gibt es ein ausgesetztes steiles Stück. Hier kamen die chinesischen Sattelschlepper auf dem ersten Schnee in diesem Herbst ins Rutschen und mussten Ketten auflegen. Unsere *germanskaja maschina*, ein uralter Audi, schneidig gefahren vom Kirgisen Abdullah, hatte keine Probleme.

Am Pass auf 3.725 m erreichten wir die Grenze zu China. Ich verabschiedete mich von Abdullah, der hier nicht weiter durfte, und wartete in der warmen Sonne auf Abdul, den uigurischen Partner von Kubat. Sie schleusten mich durch die Kontrollen, übersetzten die strengen Fragen der chinesischen Grenzer („Was halten sie von den Autonomiebestrebungen der Uiguren?“) und brachten mich dann auf schneller Straße nach Kaschgar. Überall sah ich Siedlungen der Kirgisen – unverkennbar an der Form der Yurten und an den Hüten der Männer. Auch in Kaschgar fühlte ich mich gleich wieder heimisch; denn seit meinem ersten Besuch vor zwei Jahren hatte sich wenig geändert.

Über den Karakorum-Highway nach Indien

Inzwischen war ich fest entschlossen, über den Khunjerabpass nach Pakistan und weiter nach Indien zu reisen, obwohl es Reisewarnungen des Auswärti-

gen Amtes für Pakistan gab und obwohl die Straße im Hunzatal auf der anderen Seite des Passes durch die schweren Unwetter in diesem Jahr an einigen Stellen unpassierbar sein sollte. Deshalb hatte ich vor der Abfahrt zu dieser Reise die Idee einer Tour von China über Pakistan nach Indien für vermessen gehalten und kein Visum beantragt. Dann aber war ich unterwegs in einem Internetforum auf Karim, einen Pakistani, gestoßen, der schrieb: Das geht schon. Also wagte ich nun doch den Versuch.

Karakorum-Highway - Durch die chinesische Provinz Xinjiang zieht die Karakorum-Straße über die Ausläufer des Pamir

Ich fand in Kaschgar ein Sammeltaxi, das mich in einem Tag zur chinesischen Grenzstation in Taschkurgan auf 3.735 m ü.M. mitnahm, 100 km vor der Grenze, vorbei am Mustag Ata (7.546 m ü.M.), einem bei Münchner Bergsteigerschulen regelmäßig ausgeschriebenen Ski-Siebentausender, heute leider in Wolken.

Da ich kein Visum für Pakistan hatte und die offizielle Auskunft der pakistanischen Botschaft war, dass es kein *visum on arrival* gebe, sollte die chinesische Immigration in Taschkurgan die Nagelprobe sein: Wenn mich die Chinesen durchließen, würden sich die Pakistani nicht querlegen. Nachdem es in China tatsächlich keine Probleme gab, saß ich am nächsten Morgen mit zwei Franzosen, ebenfalls ohne Visum, und etlichen Pakistani in einen klapprigen

Bus ohne Heizung; bei den Minusgraden draußen eine erfrischende Fahrt durchs Gebirge. Dabei hatten wir es im Vergleich zu den beiden Radlern, die wir nachher auf 4.000 m Höhe überholten (Franzosen, wie sich herausstellte), noch recht komfortabel.

Die Ausläufer des Pamir - Die Berge im Hintergrund dürften bereits in Afghanistan liegen

Bis zum Khunjerabpass auf 4.735 m Höhe, der Pamir und Karakorum trennt und China und Pakistan verbindet, fuhren wir über eine ausgedehnte Hochebene, hier noch auf geteerten Straßen. Nur die letzten Kilometer wirkten wie ein Hochgebirgspass; in einigen Kehren windet sich die Straße hinauf zur Passhöhe, auf der auch die Grenze zwischen China und Pakistan verläuft.

Dann aber änderte sich die Landschaft schlagartig. In einigen wilden Kurven ging es hinunter ins Hunzatal, das den Karakorum und den Hindukusch in einem steilen V-Tal durchschneidet. Die Straße ist mal links, mal rechts in die Uferhänge gekerbt und seit den Überschwemmungen durchweg massiv beschädigt. Mit Schaufel und Hacke, aber auch mit großem Gerät, versuchten chinesische und pakistanische Straßenarbeiter die Piste wieder befahrbar zu machen.

Aber nicht nur die Geografie änderte sich am Khunjerabpass, auch die Bewohner. Als wir nach vier Stunden Holperstrecke den ersten pakistanischen Ort erreichten, sahen wir dort nur noch Männer mit vollen Bärten, gekleidet in nachthemdartige Gewändern über weiten Hosen, meist noch wegen der grimmigen Kälte eine Wolldecke um den Körper geschlungen; Frauen gab es kaum zu sehen. Wir hatten die Region Hunza-Baltistan erreicht, in der vor allem

Tadjiken leben, die zu den Ismaeliten gehören, einer gemäßigt islamischen Gruppierung, die aber gleichwohl strenge Regeln für bzw. gegen die Frauen hat.

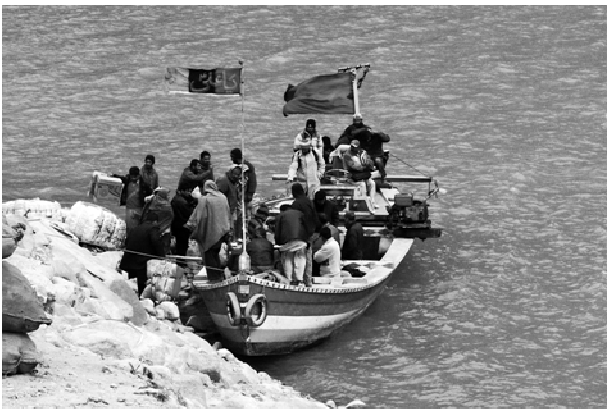
Auch das Essen hatte sich geändert und - verbessert. Statt *lagman* und *lepjoschka* (Nudelsuppe und Fladenbrot) gab es jetzt *chicken marsala* und *tschabatti* (dünne Brotfladen). Man reißt ein Stück vom *tschabatti* ab und fischt damit das Fleisch aus der großen Schüssel. Der Tee war milchig und süß, wohl ein Überbleibsel aus englischer Kolonialzeit, genau so wie das *Sir*, mit dem ich jetzt angeredet wurde.

In der pakistanischen Provinz Hunza-Baltistan - Dort stehen diese schroffen Sechstausender des Karakorum am Straßenrand

Der Karakorum Highway ist 1.200 km lang und verbindet Kaschgar mit Islamabad, der Hauptstadt Pakistans. Der wildeste Teil sind die 700 Kilometer vom Khunjerabpass entlang der Flüsse Hunza, Gilgit und Indus. Für dieses Stück brauchten wir fünf Tage, mal im 4WD, mal im Bus. Und dann ging erst einmal gar nichts mehr. Denn im obersten Hunzatal ist der Fluss gestaut durch den verheerenden Bergrutsch, der sich im Januar 2010 hoch über dem Tal löste und den Fluss inzwischen 100 Meter hoch und 23 Kilometer lang aufstaut; 19 Menschen starben und mehrere Dörfer versanken im Laufe der Zeit in den Fluten. Das Tal ist nur noch per Boot passierbar.

Früh am Morgen standen wir am Ufer des neuen Sees, um uns herum ein unbeschreibliches Durcheinander aus chinesischen und pakistanischen Lastwa-

gen, Bergen von Warenbündeln, Kisten, Fässern, Menschen. Hier ist Endstation für die sechsachsigen Sattelschlepper aus China; ihre Lasten werden nach der Fahrt über den Khunjerabpass umgeladen in die bunt bemalten pakistanischen LKWs, die grade noch auf die Fährboote passen. Als wir kamen, hieß es, der Bootsverkehr sei eingestellt, das Militär habe den See gesperrt. Warum? Droht ein Deichbruch? Niemand wusste Genaueres, nur Gerüchte machten die Runde. Dann, nach stundenlangem Warten, ging es irgendwann doch los. Die Menschen drängten auf das winzige Boot; die Frauen hockten sich auf die Planken am Boden, die Männer versuchten irgendwie einen Stehplatz zu ergattern. Ich fand grade noch einen, wo ich mich wenigstens an einem Querbalken festhalten konnte und nicht Gefahr lief, über Bord zu gehen. So stand ich zwei Stunden im eisigen Wind, und ich kam mir vor wie in einem Flüchtlingsboot auf dem Weg von Afrika nach Lampedusa.



Ein Bergrutsch hat einen künstlichen See aufgestaut und den Karakorum Highway für 20 Kilometer unterbrochen

Schließlich erreichten wir den Damm, warfen unser Gepäck auf den Anhänger eines Traktors und drängten uns mit den anderen Fahrgästen auf der engen Ladefläche. In der Dämmerung erreichten wir Karimabad. Dort hatte mich Karim aus dem Internetforum eingeladen, mit ihm seine Schwester zu besuchen - eine gute Gelegenheit, ein Hunzahaus von innen zu sehen. Dort saßen wir Männer auf einer kleinen Empore, und davor feuerten die Frauen den Ofen und kochten den Herrschaften das Essen. Der Familienchef, ein Schulrat, sprach Englisch, so dass einer Verständigung nichts im Wege stand; die jungen Frauen, die uns bedienten, waren Lehrerinnen, auch fließend in Englisch, aber zu essen bekamen sie nichts, so lange die Herren Gäste da waren. Immerhin durf-

ten wir ihre Gesichter sehen und eine angeregte Unterhaltung führen. Aber das sollte sich bald ändern.

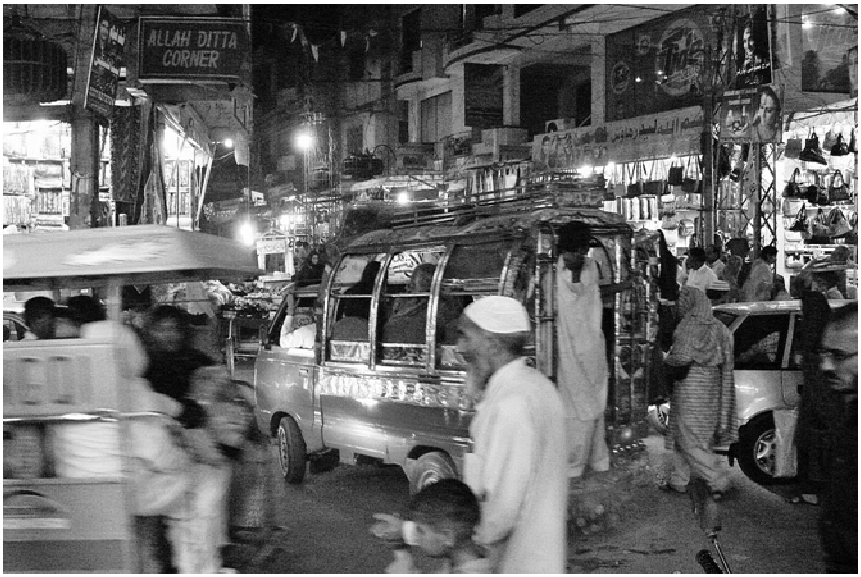
Tal des Indus in der Provinz Kohistan in Pakistan, unweit von Gilgit

Als ich am nächsten Tag im Bus die Provinz Hunza-Baltistan verließ und nach Kohistan kam, ändert sich nicht nur die Sprache (man spricht jetzt Urdu), sondern auch die Sitte. Die einzige Frau, die mitfuhr und gleich vorne neben dem Fahrer saß, legte nun die *Niqab*, den Gesichtsschleier, an, und bei den Rast- und Gebetspausen blieb sie alleine im Bus zurück. Die wenigen Frauen, die ich auf der Straße sah, waren voll verschleiert.

Jetzt war ich bereits auf der Fahrt von Gilgit nach Islamabad, entlang des tief eingeschnitten Indus, dessen Oberlauf den Himalaja vom Karakorum trennt. Gilgit ist der Ausgangspunkt für Touren im Karakorum, insbesondere für die dortigen Achttausender, und für den Nanga Parbat am westlichen Ende des Himalaja. 70 km talabwärts von Gilgit passierten wir die Rakhiotbrücke, eine elegante Hängebrücke, die das wilde Wasser des Indus überspannt. Hier ist der Gipfel des Nanga Parbat, leider noch im Dunst, grade noch 30 km entfernt, allerdings 7.000 Meter höher. Ein Stück weiter sahen wir den Riesenberg dann doch noch, dieses Mal von Westen, also die Diamirflanke, durch die heute der Normalweg auf den Gipfel führt.

Schließlich hatte ich die Doppelstadt Rawalpindi/Islamabad erreicht. Ich war verstaubt und verdreckt und hoch zufrieden über diese Überquerung der höchsten Gebirge der Welt. Nicht zu Fuß, sondern „bequem“ im Fahrzeug, aber mit Landschaftserlebnissen und Menschenbegegnungen, wie sie nicht hätten interessanter sein können.

Nach Indien waren es dann noch ein paar hundert Kilometer, die ich im Zeitraffer erzähle: Klimatisierter Bus mit Platzreservierung nach Lahore, Taxi zur Grenze und zu Fuß vollends hinüber nach Indien. Aber den alten Mann will ich noch erwähnen, der mich an der Grenze in seiner Rikscha aufnahm. Er war älter als ich. An den Steigungen sprang ich vom Sitz und half mit Schieben – nur so konnte ich ertragen, dass er sich so für mich abrackerte.



Im Basar in Rawalpindi - Nach den Anstrengungen der 1.200 Kilometer Fahrt auf dem Karakorum Highway ist der Gang durch den Basar in Rawalpindi die reine Erholung

Overland to India – ein Traum ist erfüllt.

Aber einen Traum von den hohen Bergen gibt es noch, einen, der auch mit lädiertem Knie gehen könnte. Er entstand auf den weiteren Reisen, die ich in Asiens Bergregionen, auch in Tibet, unternahm: Mit dem Rad von Lhasa nach Kathmandu. Mal sehen, ob das noch zu schaffen ist.