

W. 1 - vergl.

9 10



März 1972

31. Jahrgang / Nr. 2

Gletscherspalten

Mitteilungen für die Mitglieder der Sektion
Rheinland - Köln des Deutschen Alpenvereins

Gegründet 1876

Postcheck: Köln 3890 - Bankkonto: Delbrück & Co., Köln, Nr. 360354

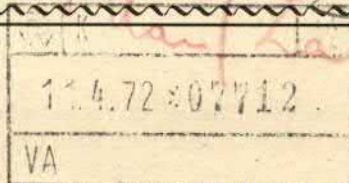
Stadtsparkasse Köln 29052289 - Dresdner Bank 64 04 299

Öffnungszeiten der Geschäftsstelle: Köln, Gereonshof 49 - Fernruf 23 27 55

Vom 1. 4. - 1. 10. Montag, Dienstag und Donnerstag von 15.30 bis 18.30 Uhr

Vom 1. 10. - 1. 4. Dienstag, Donnerstag und Freitag von 15.30 bis 18.30 Uhr

Bücherei: Öffnungszeit nur Montag von 19.00 bis 20.30 Uhr



Neue Öffnungszeiten der Geschäftsstelle!

Vom 1. April bis 1. Oktober

Montag - Dienstag - Donnerstag 15.30 Uhr - 18.30 Uhr

Vom 1. Oktober bis 1. April

Dienstag - Donnerstag - Freitag 15.30 Uhr - 18.30 Uhr

Fahrt der Jubilare mit dem „goldenen Edelweiß“

Als Dank für die langjährige Treue zum Deutschen Alpenverein und den bewiesenen Idealismus ladet die Sektion ihre Mitglieder mit mehr als 40jähriger Zugehörigkeit zum Deutschen Alpenverein zu einer Jubilarfahrt in die Eifel am Sonnabend, dem 13. Mai 1972, ein, bei der sie Gäste der Sektion sein sollen. Wir fahren um 9.00 Uhr vom Parkplatz Sassenhof (unmittelbar südlich der Deutzer Brücke auf der linken Rheinseite) mit Omnibussen ab, halten um 9.15 Uhr Luxemburger Straße, Ecke Sülzgürtel, und fahren weiter über Nideggen bis Kallerbend im Rurtal (bei Zerkall). Dort beginnt eine Wanderung von 1,5 bis 2 Stunden auf dem Felsenhöhenweg auf der rechten Rurseite nach Obermaubach (Gaststätte Seehotel Margarete).

Die Teilnehmer, denen die Wanderung zu anstrengend ist, fahren von Kallerbend mit dem Omnibus über Rath nach Obermaubach. Dort essen wir gemeinsam zu Mittag und fahren dann nach Blens zur Besichtigung unseres Eifelheimes mit anschließender Kaffeetafel im Gasthof Wollseifen in Blens. Rückankunft in Köln gegen 19.00 Uhr.

Der Vorstand würde sich auch sehr freuen, wenn die Ehefrauen der Jubilare mitfahren würden. Leider kann die Sektion wegen ihrer Finanzlage für die Ehefrauen die Kosten für das Mittagessen und die Kaffeetafel nicht übernehmen, dagegen wohl die Kosten für die Omnibusfahrt. Damit wir rechtzeitig einen Überblick über die erforderliche Zahl der Plätze in den Omnibussen und in den Gaststätten bekommen, wären wir Ihnen für eine zusagende Antwort an die Geschäftsstelle bis zum 11. April sehr dankbar. Bitte auch angeben, ob Ihre Gattin mitfährt, ob Sie am Sassenhof oder Luxemburger Straße einsteigen wollen und welches Menü (Schweinebraten, Rindersaftbraten oder Hühnerfrikassee) Sie wünschen.

Bericht über die Mitgliederversammlung 1972

Auch in diesem Jahr fand die Mitgliederversammlung wieder im Haus Wolkenburg am 3. 3. 1972 statt. Im kleinen Saal hatten sich 138 Mitglieder eingefunden, die durch eine lebhafte Diskussion ihr Interesse und den Willen zur Mitgestaltung der Sektion bekundeten.

Der I. Vorsitzende, Herr Dr. Schmidt-Thomé, eröffnete die Versammlung und begrüßte alle Mitglieder und dankte für ihr Erscheinen.

Durch Erhebung von den Plätzen gedachten die Anwesenden der im Jahr 1971 verstorbenen 13 Mitglieder

Frau Hildegard Damköhler
Herr Karl Drogeleit
Frau Else Gaumitz
Herr Dr. Theodor Küting
Frau Irmgard Laufenberg
Herr Pfarrer Udo Lüthje
Herr Kurt Matschenz

Herr Heinrich Nerge
Herr Paul Probst
Herr Hans Schäfer
Herr Gustav Schirmer
Herr Fedor Schmidt-Witte
Herr Dr. Rudolf Stroh

Rechenschaftsbericht des Vorstands:

Eifelheim Blens (Herr Lerho)

1971 wurden insgesamt 2103 Übernachtungen gezählt. Diese Zahl setzt sich zusammen aus

1402 Mitgliedern der Sektion Rheinland-Köln
501 Mitgliedern fremder Sektionen und
200 Gästen.

21 Tage lang mußte unser Haus geschlossen bleiben, weil die Kläranlage ihren Dienst versagte. Durch den Einsatz einiger geruchsunempfindlicher und tauchfreudiger Mitglieder der Klettergruppe konnten wir ohne Kosten die Verstopfung beseitigen.

Außerdem wurde in Eigenhilfe eine neue Abflußleitung verlegt. Durch Spenden von 115,— DM haben wir die Ölheizung repariert.

Ein ortsansässiger Dachdecker erneuerte das Dach des äußeren Umgangs.

Wir danken allen, die sich um die Erhaltung unserer Eifelhütte bemüht haben.

Im November vergangenen Jahres verstarb plötzlich und unerwartet unsere langjährige Hausverwalterin Frau Münnich.

Ihr Andenken werden wir in dankbarer Erinnerung behalten.

Jugendgruppe (Herr Wagner)

Treffpunkt der Jugendlichen unserer Sektion waren auch 1971 vor allem die gut besuchten **Infoabende** jeden ersten Mittwoch im Monat in der Geschäftsstelle. Über 50 Leute, nicht nur aus Köln und Umgebung, sondern auch Studenten aus Süddeutschland und dem Ausland interessierten sich sowohl für einen privaten Gedankenaustausch als auch für das breitgestreute Programm. Neben speziellen alpinen Themen wie „Bergausrüstung aktuell“ und „Geologie der Alpen“ wurden Dia- und Filmberichte aus europäischen und außereuropäischen Gebirgen vorgeführt: „Im Nordwands der Westalpen“, „Vom Mont Blanc zu Dolomitenseen“, „Zwischen Zinnen und Akropolis“, „Im Elbsandsteingebirge“, „Nanga Parbat“ und „Bildbericht aus dem Hindukusch“. Heiße Diskussionen gab es zu Themen, die die Selbstdarstellung des Deutschen Alpenvereins angingen wie „Politik im DAV oder „Zum Image des DAV“.

Im Januar wurde der **Jugendausschuß** neu gewählt, der sich 1971 in vier Sitzungen vor allem mit der Organisation der weiteren Veranstaltungen beschäftigte.

So konnte zunächst ein Katalog von **Wochenendveranstaltungen** angeboten werden, der von der traditionellen „fête alpine“, der Karnevalsfeier unter dem Scheunendach, zu Jahresbeginn bis zur kombinierten Tages- und Nachtwanderung im November reichte. Neben Fahrten zu den bekannten Kletter- und Wandergebieten, z. B. in die Nordeifel, nach Gerolstein, ins Morgenbachtal (Hunsrück) und zum Col de la Schlucht in den Vogesen fand ein Unternehmen statt, das weniger alpiner Betätigung diente als vielmehr kulturellem Interesse: ein Ausflug nach London.

Hier in London konnten wir noch letzte Informationen sammeln für die Fahrt nach Westpakistan zum Hindukusch, die für die Sommermonate anstand. Zuvor jedoch zu den weiteren **Bergfahrten des Sommers 71**: Über das gesamte Alpengebiet breitete sich die Jugend der Sektion aus, so daß wir hier nur einen kurzen Überblick geben können:

Unsere Eisneulinge übten sich unter Leitung eines Bergführers in der **Glocknergruppe** im Rahmen eines Grundkurses; u. a. gelang von der Oberwalder Hütte aus die Durchsteigung der Fuscherkarkopf-Nordwand.

Von zahlreichen Teilnehmern besucht wurden die **Dolomiten**. Von der Bergwanderung bis zur Besteigung der Vajolett-Türme im Rosengarten, der Guglia di Brenta und der Cima Margherita in der Brenta, der Torre die Valgrande in der Civetta und der Tofana reichte die Skala der Aktivitäten.

Auch anspruchsvolle Touren im **Wilden Kaiser** wie SE-Wand und SE-Verschneidung der Fleischbank und Lucke-Strobel-Riß am Bauernpredigtstuhl erfuhren Begehungen durch Jugendbergsteiger unserer Sektion.

Nach langer Zeit reizten auch wieder die Granitspitzen und besonders die Grate des Bergells: Der NW-Grat der Punta d'Albigna, die Fuori-Kante und die Bügeleisen-Kante am Piz Gemelli wurden hier erklettert.

Neben den „Standardviertausendern“ Allalinhorn und Nadelhorn im **Wallis** mußte sich auch wieder der **Bont Blanc** unseren Besuch gefallen lassen. In seiner Umgebung wurden ferner einige bekannte Wände durchstiegen wir die Grépon-Nordwand, die Nordwand der Tour Ronde, der Dent de Géant und der Aiguille de Dru sowie als besonderer „Leckerbissen“ der Walkerpfeiler (Grandes Jorasses).

Wie bereits angedeutet, starteten außerdem neun jugendliche Mitglieder zu einer **Expedition in das Hindukusch-Gebirge**.

An dieser Stelle sei der Sektion noch einmal herzlich für die Unterstützung gedankt, die sicher zum Erfolg des Unternehmens beigetragen hat. Der Dank gilt jedoch genauso für die Hilfe bei der gesamten Jugendarbeit, die keineswegs in den Schatten der großen Auslandsbergfahrt treten soll.

Anmerkung der Schriftleitung:

Informationen über diese Fahrt sind sowohl in der Presse als auch in den Gletscherpalten und im Amerikahaus gegeben worden. Einen ausführlichen Bericht über dieses Unternehmen finden Sie in dieser Ausgabe.

Klettergruppe (Herr Liesack)

In den letzten Jahren war die Klettergruppe bestrebt, die Vereinsarbeit keinesfalls zu vernachlässigen und bemühte sich entsprechend aktiv zu sein.

So ist der alljährliche Kletterkursus für Anfänger fester Bestandteil unseres Programmes geworden; vielen Bergfreunden, die bis dahin noch keine Bergerfahrung hatten, konnten wir die ersten Grundbegriffe des Klettersportes lehren.

Es wurden Fahrten zu benachbarten Klettergärten nach Belgien, Luxemburg und in das Morgenbachtal unternommen. Ein besonderes Ereignis war die gemeinsame Fahrt einer Gruppe von 20 Bergfreunden im Frühsommer in das Sellagebiet. Für viele ist es ein Erlebnis gewesen, andererseits aber auch eine Bewährung des Zusammenlebens in der Gemeinschaft einer Gruppe.

Selbstverständlich standen auf dem Urlaubsprogramm die verschiedensten Gebiete der Alpen, und manches lang ersehnte Ziel wurde endlich Wirklichkeit.

Hervorzuheben ist die Arbeit, die sich Walter Arnold vorgenommen hat. In schwieriger und langwieriger Arbeit werden in unserem Klettergarten systematisch in allen Touren die Haken nach ihrer Haltbarkeit kontrolliert und entsprechend ersetzt. Diese Tätigkeit kann von allen Kletterern nicht hoch genug bewertet werden.

Ich darf mich bei allen Freunden der Klettergruppe bedanken, die beim Kletterkursus oder in irgendeiner Weise mitgeholfen haben.

Erwin Liesack, Klettergruppe

Wegewart (Herr Brockmüller)

Da der neuerrichtete Sessellift auf den Lazidgipfel (2346 m) auch im Sommer betrieben und viel benutzt wird, galt bei meinem Besuch auf dem Kölner Haus vom 18. bis 31. Juli die erste Arbeit den Abstiegswegen vom Lazidgrat. Markiert wurden der Weg von der Gipfelstation über Lazidkreuz, Lazidstadeln und Josefsruh, sowie der Abstieg von der Senke vor der Scheid über Erzköpfgrat, Laustal und Steg am Lausriegel. Über die Entschärfung des kurzen ausgesetzten Gratstückes zwischen den beiden Gipfeln wurde mit den Herren vom Verkehrsverein und der Gemeinde gesprochen, ebenso über die Anlage eines Weges von der Scheid über das Kitzköpfl zum Furglersee. Dieser Weg ist im Spätsommer unter der Regie von Herrn Sailer angelegt und im September von unserer Sektionsgruppe unter Herrn Stöppler ausreichend markiert worden. Der alte Furglerweg, der vom Komperdellweg kurz vor der letzten Kreuzung mit dem Planseglift, dessen Trasse teilweise benutzt wird, abzweigt, und der bei 2190 m auf den von den Seilbahngästen gegangenen Weg trifft, wurde wieder durchmarkiert. Er hat, ohne länger zu sein, eine fast gleichmäßige Steigung.

Unser Interesse galt vor allem dem Gebiet des Riefenköpfe- und Pezidgrates. Das Stück zwischen dem Riefenjoch und dem Vorderen Riefenkopf (2654 m) wurde markiert und im hinteren Ladermoos der Anschluß an den früheren Übergang ins Gatratschtal bis zum Grat festgelegt.

Durch Schriftwechsel mit dem Verlag Freytag-Bernd, der seine Karte 37 (Rätikon) neu herausgibt, und dem Herrn Lang vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen in Wien, der die Neuauflage der amtlichen Karte 144 Landeck bearbeitet, ist sichergestellt, daß unser Wegenetz in diesen Karten richtig dargestellt wird. Dasselbe gilt auch für die Neuauflage der „Wanderkarte von Komperdell“, die der Verkehrsverein herausgibt. Leider hat sich der Verlag Rother, was unser Gebiet betrifft, die Sache bei den neu herausgekommenen BV-Tourenblättern sehr leicht gemacht, indem er die Darstellung aus dem Jahre 1930, die damals schon falsch war, übernommen hat.

Auf unsern Antrag wurde uns vom Verwaltungsausschuß München auch der Bereich westlich der bisher geltenden Linie Hexenkopf — Arrezjoch — Pfunds bis zur Schweizer Grenze als Arbeitsgebiet zugesprochen. Wir werden also die Erschließung dieses neuen Gebietes planen müssen und im kommenden Sommer unser Augenmerk auf den „Kölner Höhenweg“ zunächst zwischen Scheid, Masnerjoch und Hexensattel, richten, wobei auch an einen Zugang zu Tieftalsee gedacht ist.

Da eine Anzahl neuer Wegweiser zu errichten und etwa 30 AV-Schilder anzubringen sind, hoffe ich, auf dem Kölner Hause eine Reihe einsatzfreudiger Helfer wie im vorangehenden Jahre vorzufinden.

Fritz Brockmüller

Wandergruppe (Herr Federmann)

640 Wanderer gegenüber 430 im Vorjahr (Steigerung 47 v. H.) haben an den Wanderungen und sonstigen Veranstaltungen der Wandergruppe teilgenommen. Die Tageswanderungen haben sich zugunsten der Mehrtagswanderungen vermindert, die geselligen Zusammenkünfte gesteigert.

20 Sonntagswanderungen führten uns vorwiegend ins Bergische Land und die nähere Umgebung Kölns, drei Wochenendtouren in die Eifel und das Hohe Venn, die Mehrtagsfahrten (4) insbesondere ins Hochsauerland. Sechs Veranstaltungen lassen die Pflege und Intensivierung der Geselligkeit dieser Gruppe erkennen.

Ein beliebter Treffpunkt sind die wöchentlichen Dia-Abende in der Geschäftsstelle, an denen die Gruppenmitglieder von ihren Sommer- und Winterfahrten berichten.

Den Mitgliedern dieser Gruppe, die diese Wanderungen und Veranstaltungen vorbereiteten und durchführten, gebührt der Dank aller.

Turngruppe (Herr Spiegel)

Im Jahre 1971 fanden die Turnabende der Sektion regelmäßig Dienstag abends in der Turnhalle I des Müngersdorfer Stadions bzw. auf den Stadion-Vorwiesen statt.

Unter der bewährten Leitung von Herrn Dipl.-Sportlehrer Brinkmann wurde an 49 Abenden mit ca. 1300 Teilnehmern Konditionstraining betrieben. Durch Laufen, Gymnastik und Spiele wurden wir fit gemacht für die Bergfahrten im Sommer und Winter und fanden außerdem einen guten körperlichen Ausgleich zum Berufsleben. Außerdem schmeckt nach dem Turnen das Kölsch beim fröhlichen Umtrunk im „Stammlokal“ besonders gut.

Herr Brinkmann leitet seit nunmehr 17 Jahren diese Turnabende, und wir danken ihm für seine Treue und die abwechslungsreiche Gestaltung der Abende, die uns die Freude am Sport erhält.

Skigruppe (Herr Kroh)

Im Anfang des Jahres 1971 wurden von der Sektion Köln drei Fahrten durchgeführt:

1. Fahrt vom 26. Februar bis zum 14. März unter dem Fahrtenleiter Herrn Gleiss für Erwachsene zum Kölner Haus.
2. Fahrt vom 27. Februar bis zum 20. März unter dem Fahrtenleiter Herrn Lenhart für Erwachsene in die Brenta.
3. Fahrt Ostern für Jugendliche zum Kölner Haus.

Alle Fahrten waren gut belegt. Außer kleinen Verletzungen kamen alle Teilnehmer ohne größere Schäden wieder in ihre heimatlichen Gefilde zurück.

Für das Jahr 1972 sind folgende Sektionsfahrten ausgeschrieben:

1. Fahrt vom 19. Februar bis zum 11. März unter Fahrtenleiter Herrn Lenhart wieder in die Brentagruppe.
2. Fahrt vom 26. Februar bis zum 11. März unter Fahrtenleiter Herrn Gleiss zum Sellajoch/Dolomiten.

Beide Fahrten wurden gut belegt und die Teilnehmer genießen im Augenblick die Freuden der winterlichen Bergwelt.

Die Fahrt unter Herrn Gleiss führte in diesem Jahr nicht zum Kölner Haus, da die Teilnehmer der vorjährigen Fahrt Herrn Gleiss gebeten hatten, für dieses Jahr einen anderen Aufenthaltsort zu wählen.

3. Fahrt vom 18. März bis zum 3. April für Jugendliche unter meiner Leitung zum Kölner Haus.

Diese Fahrt ist mit 42 Teilnehmern voll ausgebucht.

Die Unterbringung der Jugendlichen erfolgt im Matratzenlager, die der mitfahrenden Eltern in 2-Bett-Zimmern.

Die Verpflegung ist reichlich, nur die Einnahme des Mittagessens führt häufig wegen des starken Andranges an Tagesgästen zu erheblichen Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde nimmt der größte Teil der erwachsenen Fahrtenteilnehmer auch nur an einer Halbpension teil.

Bücherei (Fräulein Becker)

Im Jahre 1971 wurden von 135 Lesern

420 Führer
165 Karten und
790 sonstige Bücher

entliehen.

In einer der nächsten Gletscherspalten erscheint eine Aufstellung der in den letzten Jahren angeschafften Bücher und Führer.

II. Kassenbericht 1971

Anhand des Kassenberichtes, den wir in unserer letzten Gletscherspalte druckten, gab der neue Schatzmeister Herr Mayr weitere Erläuterungen. Sein besonderer Dank galt Herrn Apt als vorigem Schatzmeister und unserer Geschäftsführerin Frau Cieslewicz, die durch ihre Arbeit die Erstellung des Berichtes ermöglicht hatten.

III. Entlastung des Vorstands

Herr Dunisch teilte als Kassenprüfer mit, daß sich bei der Prüfung der Bücher keine Beanstandungen ergeben haben. Die von ihm beantragte Entlastung des Vorstands wurde von der Versammlung einstimmig erteilt.

IV. Ehrung langjähriger Mitglieder

Wie in den vorangegangenen Jahren wurden auch diesmal wieder für treue und langjährige Mitgliedschaft nachstehende Mitglieder durch Verleihung der Ehrennadel ausgezeichnet.

50jährige Mitgliedschaft

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| 1. Herr Georg Cullmann | 5. Frau Maria Konz |
| 2. Frau Marie-Therese Eich | 6. Herr Otto Lauplichler |
| 3. Herr Georg Feuchter | 7. Frau Else Wruck |
| 4. Herr Dr. Walter Kieser | |

40jährige Mitgliedschaft

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Herr Walter Apt | 8. Herr Prof. Dr. Jos. Schmidt-Thomé |
| 2. Herr Rudolf Bauer | 9. Herr Prof. Dr. Paul Schmidt-Thomé |
| 3. Herr Dr. Karl Jansen | 10. Frau Elly Schüler |
| 4. Frau Marianne Kaspers | 11. Herr Anton Veithen |
| 5. Herr Dr. Gerhard-Oskar Merrem | 12. Frau Agnes Zenz |
| 6. Herr Hans Nieland | 13. Frau Dr. Carola Zenz |
| 7. Frau Hildegard Schmidt | |

25jährige Mitgliedschaft

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Frau Katharina Apt | 12. Frau Dr. Eva-Maria Knott |
| 2. Herr Werner Born | 13. Herr Dr. Erich Kodinger |
| 3. Herr Otto Brodesser | 14. Herr Prof. Dr. Friedr. Leupold |
| 4. Herr Dr. Lothar Brucker-Voigt | 15. Frau Elsbeth Lönne |
| 5. Herr Dr. Erwin Dill | 16. Herr Klaus Menzel |
| 6. Herr Joachim Ehrenberg | 17. Frau Else Pesch |
| 7. Frau Agnes Eicher | 18. Herr Karl-Josef Reuland |
| 8. Herr Georg Finke | 19. Herr Dr. Wolfgang Richter |
| 9. Herr Hans Günther Frey | 20. Herr Dr. Richard Schiffmann |
| 10. Herr Alfred Hücke | 21. Frau Renate Schröder |
| 11. Herr Wilhelm Ihde | 23. Frau Hedwig Weber-Ulrich |

V. Haushaltsvoranschlag 1972 und Beitragsfestsetzung 1972

Der Schatzmeister trug der Versammlung den Voranschlag 1972, wie in der letzten Gletscherspalte aufgeführt, vor. Dieser Voranschlag und die Beibehaltung der Mitgliedsbeiträge wie 1971 wurde genehmigt.

VI. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern

Satzungsgemäß schieden 5 Mitglieder des Vorstands aus. Einstimmig wurden die Herren Brockmüller, Clemens, Deget, Dr. Dries und Frau Becker wiedergewählt.

Herr Kassiepe scheidet aus Gesundheitsgründen aus. Die Sektion dankt ihm für seine treue Mitarbeit in all den Jahren und wünscht ihm recht gute und baldige Genesung.

Der Vorstand besteht damit aus folgenden Mitgliedern:

- | | |
|----------------------|---|
| Dr. Schmidt-Thomé | 1. Vorsitzender |
| Herbert Clemens | stellv. Vorsitzender und Hüttenwart Kölner Haus |
| Dr. Karl-Heinz Dries | stellv. Vorsitzender |
| Herr Mayr | Schatzmeister |
| Herr Syré | 1. Schriftführer |
| Herr Apt | 2. Schriftführer |

Beisitzer:

- | | |
|----------------------|---------------------------------------|
| Maria Becker | Bücherwart |
| Fritz Brockmüller | Wegewart |
| Herbert Deget | Schriftleitung der „Gletscherspalten“ |
| Herbert Lerho | Hüttenwart Blens |
| Wolf Hentschel | Wanderwart |
| Heinz Armin Herrmann | Hüttenbau |
| Günter Karstedt | Vortragswesen |
| Wilhelm Kroh | Skiwart |
| Erwin Liesack | Kletterwart |
| Robert Wagner | Jugendleiter |
| Anno Diemer | |

Kassenprüfer: Dunisch, Erhard Wagner

VII. Verschiedenes

Da zu diesem Punkt keine Wortmeldungen vorlagen, schloß der 1. Vorsitzende die Mitgliederversammlung mit einem Dank an die Erschienenen für die rege Diskussion um 22.45 Uhr.

1. Die Geschäftsstelle bleibt vom 3. 7. – 21. 7. wegen Urlaub von Frau Cieslewicz geschlossen.

2. Haben Sie daran gedacht, Ihre Mitgliedsbeiträge für 1972 einzuzahlen? Wenn nicht, holen Sie es bitte sofort nach; dadurch ersparen Sie der Geschäftsstelle Arbeit und Kosten. Vielen Dank.

A-Mitglieder	DM 40,—
B-Mitglieder	DM 22,—
Jungmannen	DM 13,—
Jugendliche	DM 9,—
Kinder	DM 3,50

3. Hinweis zur Verwendung des VAVO-Verbandstreifens (Verband alpiner Vereine Österreichs):

Siehe auch Mitteilungen des DAV Heft 1/1972.

1. Die Marken sind nur in Verbindung mit einem gültigen DAV-Ausweis verwendbar.
2. Vorläufig nur auf Postautobuslinien und Seilbahnen (Österreich).
3. **Im Bus werden keine verbilligten Fahrscheine ausgegeben!** Die Fahrscheine werden in den im Verkehrsbuch auf Seite 156—158 angegebenen Verkaufsstellen sowie bei der Vertriebsstelle des DAV ausgegeben.
4. Die einzelnen Strecken, für die Ermäßigungen gewährt werden, sind im Verkehrsbuch Winter 71/72 auf Seite 76—84 mit dem ermäßigten Fahrpreis verzeichnet.
5. Das Verkehrsbuch erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 1,50, gegebenenfalls in Briefmarken, bei der Vertriebsstelle des DAV, 8 München 22, Praterinsel 5.

Die Mitgliederversammlung hat den Vorstand beauftragt, den Bau eines Bergsteigerstützpunktes in der Nähe des Hexensattels (Samnaungruppe) zu betreiben. Außerdem sollen Erweiterungsbauten am Kölner Haus vorgenommen werden.

Wir laden alle an dieser Frage interessierten Mitglieder zu einer allgemeinen Besprechung am Mittwoch, dem 3. Mai 1972, um 18.00 Uhr in die Geschäftsstelle ein. An diesem Abend werden insbesondere Fragen des Standortes, des Umfangs des Stützpunktes sowie das Raumprogramm von Erweiterungsbauten am Kölner Haus besprochen. Zu dieser allgemeinen Beratung sind alle Mitglieder willkommen, die sich für die von der Hauptversammlung gefaßten Beschlüsse interessieren.

Bitte Vormerken

Betr. Herbstfahrt zum Kölner Haus vom 8. bis 16. September 1972

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Fergfreunde!

Auch in diesem Jahr findet wieder die traditionelle Herbstfahrt zum Kölner Haus statt. Wie im Vorjahr reisen die Teilnehmer selbständig an. Die Genannten benutzen den Abendzug gegen 23.30 Uhr ab Köln am 8. 9. 1972. Am 16. 9. wird das Kölner Haus wieder verlassen. Ankunft in Köln ist am 17. 9. gegen 7.00 Uhr. Interessenten lösen Einzelfahrscheine und sorgen selbst für die Liegewagenreservierung. Autoreisende werden am 9. 9. auf dem Kölner Haus erwartet. Für Mitglieder der Sektion Rheinland-Köln werden in dem genannten Zeitraum auf dem Kölner Haus keine Übernachtungsgebühren erhoben. Diese Freistellung ist der Beitrag der Sektion zu dieser Reise.

Wenn auch die Teilnehmer selbst für die Hin- und Rückreise sorgen, so ist doch eine schriftliche Anmeldung (Postkarte genügt) bis zum 15. August beim Fahrtenleiter

Herrn Edi Stöppler, 5 Köln 1, Neusser Straße 35

erforderlich.

Wir laden alle Mitglieder zu dieser Herbstwoche auf dem Kölner Haus herzlich ein und bitten aufgrund der Erfahrungen der vorhergehenden Jahre um Verständnis dafür, daß wir es für zweckmäßig halten, wenn jeder selbst Hin- und Rückreise organisiert.

Die vorgesehenen Bergfahrten von unserer Hütte in die benachbarte Ferwall- und Samnaungruppe werden auf dem Kölner Haus bekanntgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

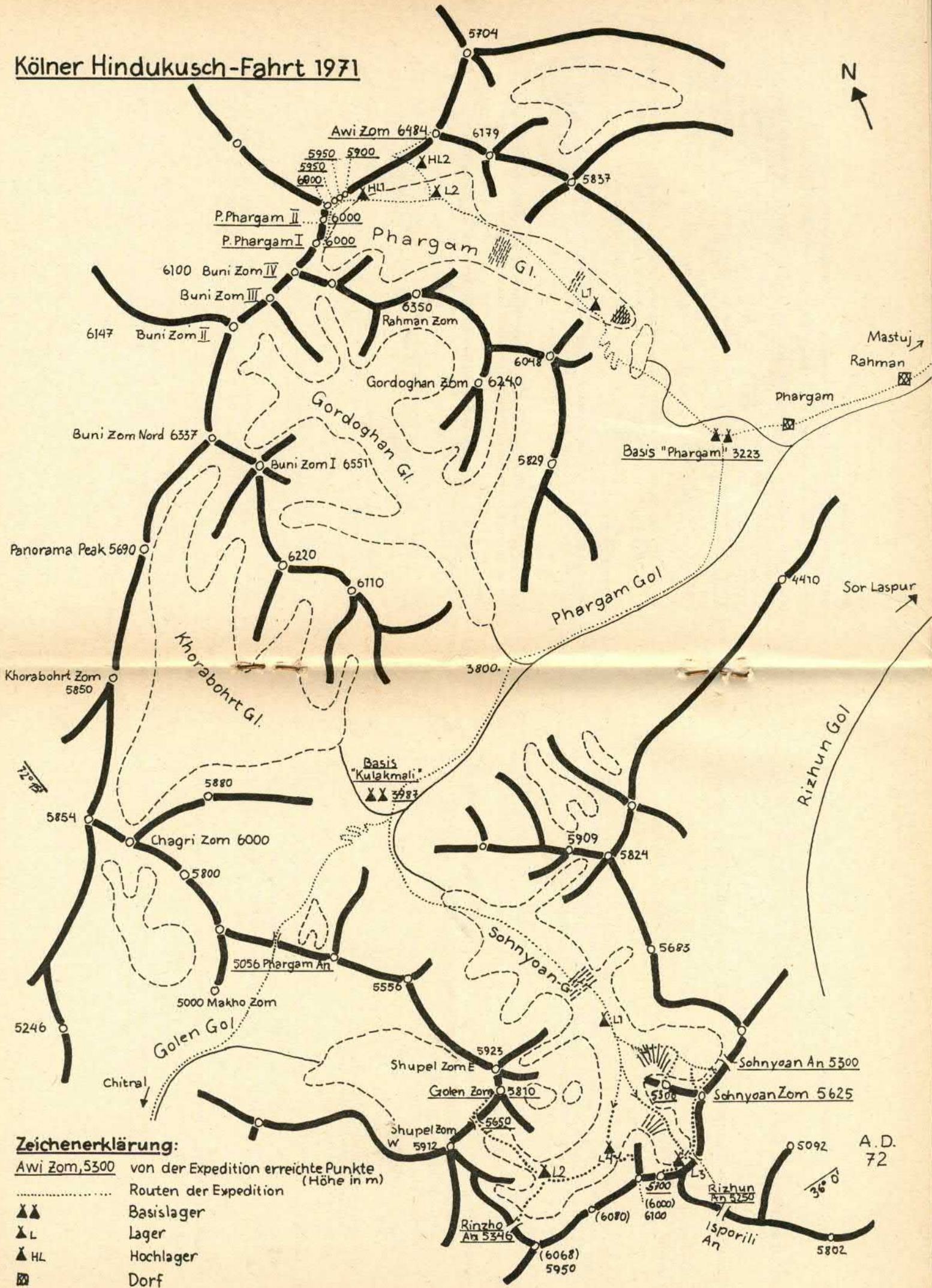
Friedrich Middendorf

Heinz Riem

Edi Stöppler
(Fahrtenleiter)

Herbert Clemens
(Hüttenwart)

Kölner Hindukusch-Fahrt 1971



A. D.
72

Veranstaltungen

Turnen

jeden Dienstag, 20 Uhr, in Köln, Müngersdorfer Stadion, Turnhalle I.

Wandergruppe

Termin	Führung	Wanderziel
31. 3. — 3. 4.	Herr Hartmannsberger sr.	Saarschleife *)
16. 4.	Herr Rulle	Bergisches Land
29. 4. — 1. 5.	Herr Federmann	Sauerland **)
6. 5.		Frühlingsfest x)
14. 5.	Herr Frank	Siebengebirge
20. — 22. 5.	Herr Badura	Soonwald, Hunsrück ***)
28. 5.	Herr Faßbender	Schwalm-Nette Naturpark
10. — 11. 6.	Herr Lob	Westerwald (Wetzlarer H.) ****)
18. 6.	Verschiedene	Gemeinsame Wanderung mit den Sektionen Düren und Rheydt ab Mechenich
25. 6.	Herr Detzer	Sieg

Anmeldungen

*) bis 10. 3. 72 bei H. Hartmannsberger, 5 Köln 21, Siegburger Straße 475

**) bis 27. 4. 72 bei der Geschäftsstelle

***) bis 1. 4. 72 bei H. Badura, 5 Köln 30, Philippstraße 51/53

****) bis 2. 6. 72 bei H. Lob, 5 Köln 30, Hospeltstraße 46

und in allen Fällen bei der Geschäftsstelle der Sektion

x) Clubhaus des Ruderclubs Germania
5 Köln 21, Alfred-Schütte-Allee 163
Einlaß ab 19.00 Uhr.

Dia-Vorträge

der Wandergruppe, Beginn jeweils 19.30 Uhr, in der Geschäftsstelle.

7. 4. 72 Herr Elicker Alpenübergang zu Fuß

Die nächsten Vorträge finden in der Brücke neben dem Amerikahaus, 20.00 Uhr, statt.

Fr. 24. 3. 72 Islandfahrt zwischen Feuer und Eis
von Dr Hildesuse Gaertner

Fr. 14. 4. 72 „Kölner Hindukuschfahrt 1972“
Vortrag unserer Jungmannschaft

Kletterkurs für Anfänger 1972

Aus verschiedenen Gründen kann ein Kletterkursus in der Form, wie in den letzten Jahren durchgeführt, nicht verwirklicht werden.

Als Ersatz veranstalten wir zwei Kletterwochenenden, die bereits an den betreffenden Samstagen um 14.00 Uhr beginnen sollen. Die Termine verteilen sich wie folgt:

22./23. April 1972

13./14. Mai 1972

Anmeldungen nimmt die Geschäftsstelle entgegen. (Bitte Anschrift, evtl. Telefon-Nr. angeben).

Dieser Kursus hat nur für jene Teilnehmer Zweck, die am Samstag bis spätestens 14.00 Uhr in Blens und nach Möglichkeit zu ca. zwei Referaten in der Geschäftsstelle — Termine werden intern abgestimmt — sein können.

Unkostenbeitrag: DM 8,— bis DM 10,— (inkl. Übernachtungsgebühr)

Ausrüstung: Dieses Thema werden wir ausführlich besprechen. Für den Anfang benötigt jeder 1 Paar Kletter- bzw. Bergschuhe, 1 Schraubkarabiner und 1 Reepschnur, ca. 4 m lang und 8 mm dick. Falls bereits ein Klettergürtel vorhanden ist, kann dieser selbstverständlich mitgebracht werden.

Das Eifelheim in Blens ist eine Selbstversorgerhütte, die lediglich an den Wochenenden von einem Hüttenwart betreut wird. Es ist empfehlenswert, einen Schlafsack (auch Leinenschlafsack) mitzubringen. Decken sind in genügender Zahl vorhanden.

Verkehrsverbindungen nach Blens:

Per Bahn nach Düren, hier umsteigen und dann den Zug Richtung Heimbach benutzen.

Per Pkw auf der Autobahn nach Düren und von hier Richtung Nideggen oder auf der Bundesstraße 265 bis Wollersheim und hier wieder Nideggen einschlagen, von wo es noch ca. 8 km bis Blens sind.

PS: Natürlich sind auch weibliche Gäste zu diesem Kursus herzlich eingeladen, denn Bergsport ist nicht nur Männersache.

Die Klettergruppe

Programm der Jugend

Frühjahr/Sommer 1972

Infoabende

(Treffen aller Jugendlichen von 14 bis 28 Jahren und mehr, jeden ersten Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle)

- 5. 4. 72 „Quiz und Versteigerung — alpine Kombination“
- 3. 5. 72 „Ausrüstung — differenziert“
„Feinschmecker im Gebirge“ (Ernährung)
- 7. 6. 72 „Gefahren der Berge“ (Filmvortrag)

Wochenendveranstaltungen

- 31. 3. — 3. 4. Fahrt nach Straßburg / Col de la Schlucht (Ostern)
- 15. 4. — 16. 4. Hohe-Venn-Wanderung
- 29. 4. — 1. 5. Morgenbachtal (Hunsrück) — Klettern auch für Anfänger
- 20. 5. — 22. 5. Bruchhausener Felsen — Klettern und Wandern im Sauerland
- 10. 6. — 11. 6. Bergrettungsübungen in Blens

Sommerbergfahrten

- 17. 7. — 27. 7. Kletterkurs für Fortgeschrittene
Gruttenhütte (WilderKaiser)
Leitung: Albert Wachten
- 28. 7. — 8. 8. Tourenwoche für Anfänger und Fortgeschrittene
Ortler oder Venediger Gruppe
Leitung: Anno Diemer
- Juni — Sept. Sternlager „Les Rosières“ / Chamonix — Frankreich.
Das Projekt „Les Rosières“ ist eine Rahmenveranstaltung für alle Jugendlichen, die innerhalb der Sommermonate um Chamonix selbst (Mont Blanc) oder in den von Chamonix schnell zu erreichenden Gebirgen (Berner Oberland, Wallis, Gran Paradiso, Dauphiné) Touren unternehmen wollen. Sie finden auf dem Zeltplatz Les Rosières bei Chamonix eine Zeltkolonie der Sektion Köln, von wo aus auch Wanderungen oder andere Urlaubsbetätigungen (z. B. Schwimmen) gestartet werden können.

Anmeldungen für die Wochenendveranstaltungen und die Sommerbergfahrten sind jeweils an den Infoabenden oder über die Geschäftsstelle möglich.

Hindukusch-Fahrt 1971

eine Kölner Expedition zu den Bergen der Welt

Am 13. 7. 1971 starteten neun Kölner Bergsteiger, sämtlich Angehörige der Sektion Rheinland-Köln des DAV, zu einem etwas ungewöhnlichen Urlaub. Es reizten diesmal nicht die schönsten Fels- und Eisgebiete der Alpen, sondern die Gebirgswelt des östlichen Hindukusch in Pakistan, nicht weit von Nanga Parbat und Karakorum. Waren wir es bisher nicht gewohnt, nach längstens einem Tag die Spitzen der Alpen bereits aus der Nähe zu sehen, so bedurfte es nun einer fast dreiwöchigen Autoreise mit diversen Nachtfahrten, um die fast 9000 km bis zu unseren Ausgangspunkten zu bewältigen.

Angefangen hatten die Vorbereitungen schon zwei Jahre zuvor: Gebietsstudium, Bereicherung der Bundespost durch eine umfangreiche Korrespondenz mit Leitern und Teilnehmern anderer Expeditionen sowie Firmen für Verpflegung und Ausrüstung. Ebenfalls mußte für die verschiedenen Visa und Durchreisebestimmungen der zu durchfahrenden Länder bei den Botschaften Sorge getragen werden. Nicht wenig Kopfzerbrechen bereitete uns die Finanzierung der Fahrt. Insgesamt rund 50 000 DM mußten aufgebracht werden. An dieser Stelle möchten wir uns für den kräftigen Zuschuß des DAV, besonders der Sektion Köln, und alle eingegangenen Spenden namentlich durch unsere Grußkartenaktion bedanken. Auch den ca. 200 Firmen sei gedankt, die so großzügig und bereitwillig ihre Erzeugnisse zur Verfügung stellten. Selbstverständlich waren auch von den Teilnehmern selbst mindestens zwei Drittel der benötigten Geldmittel aufzubringen.

Die Anreise ist für jeden von uns ein unvergeßliches Erlebnis und hin und wieder auch ein kleines Abenteuer gewesen: der halbscheiterische Verkehr in den orientalischen Städten, der bereits in Istanbul unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch nahm; der Wechsel von dünnen, oft genug steppen- und wüstenhaften Gegenden in Anatolien, Iran und Afghanistan mit den kümmerlichen Dörfern und Nomaden und den fruchtbaren und grünen Küsten des Schwarzen und Kaspischen Meeres; wilde Schluchten und Gebirge; das unvermeidliche Zusammenlaufen von Klein und Groß, wenn unsere drei Busse irgendwo eine Pause einlegten; die nächtliche Quartiersuche bei den Polizeistationen in einsameren Gegenden, um nur einiges zu nennen. Wir hatten den für solche Fahrten üblichen Weg gewählt: Köln — München — Belgrad — Istanbul — Ankara — Erzurum — Teheran — Mesched — Kandahar — Kabul — Khyberpaß — Peshawar bis in die Gebirgstäler des Hindukusch.

Ein gutes Stück dieses Weges deckt sich mit der historischen Seidenstraße von Vorderasien nach China. Heute ist diese Fahrt verhältnismäßig einfach durchführbar, und vom wilden Kurdistan ist nicht viel übriggeblieben. Die Straßen sind bis auf wenige hundert Kilometer gut, es gibt hinreichend Tankstellen, und die orientalischen Kraftfahrer legen ungeachtet ihrer oft genug erschreckenden Fahrweise eine großartige Hilfsbereitschaft an den Tag und halfen uns bei einer dummen Panne, die sehr unangenehm hätte werden können, sofort und gründlich; infolge Übermüdung lotste ein Teilnehmer seinen VW-Bus so unglücklich in den Straßengraben, daß weder er noch wir ihn aus dieser Lage befreien konnten. Schon der nächste Lastwagen hielt an. Ohne viel Aufhebens befestigte der Fahrer das Abschleppseil an seinem Wagen, und ruckzuck befand sich unser Bus wieder auf fahrbarem Gelände. Ohne etwas anzunehmen

setzte der Lkw-Fahrer seine Fahrt fort. Die Fußgänger allerdings zeigten fast nie ein verkehrsgerechtes Verhalten, und daher erforderte das Fahren ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit und erstklassige Hupen.

Als wir nach 14 Tagen in Kabul, der interessanten Hauptstadt Afghanistans, ankamen, hatten wir das erste Hitzetraining in der persischen Wüste bereits absolviert. Bei einem befreundeten Entwicklungshelfer bekamen wir eine Menge guter Tips und tatkräftige Hilfe beim Einkauf wichtiger Dinge auf dem Bazar, wie großer Blechkisten zum Transport unseres Gepäcks auf dem Fußmarsch durch Berge.

Pakistan überraschte uns mit vielerlei: Linksverkehr, einem sehr unangenehmen Treibhausklima bei Temperaturen bis über 50 Grad Celsius und auch einer Menge Schererei wegen unserer Aufenthaltsgenehmigung. Sicherlich spielte der Konflikt mit dem östlichen Nachbarn Indien eine Rolle dabei. Das fast immer zu hörende „come tomorrow“ („kommen Sie morgen wieder“) der Beamten wurde uns sehr schnell zum geflügelten Wort. Wir lernten auch bald, daß man bei ihnen nur mit einer wahren Engelsgeduld etwas erreichen konnte und hin und wieder mit forschem Auftreten. In Rawalpindi-Islamabad, wohin man uns wegen der Aufenthaltsgenehmigung (Permit) schickte, besuchten wir nebenbei noch das neue Regierungsviertel mit seinen riesigen Blocks in einer monumentalen, stark europäisch beeinflussten Architektur. Es wimmelte auch hier in den Straßen von fremdartig gekleideten Pakistani, oft genug mit einem Gewehr über der Schulter. Auch jene Fortbewegungsmittel, die bei uns oft als besonders malerisch angesehen werden, wie Lastträger, Eselskarren und Rikschas, fehlten nicht. Sehr oft allerdings sind sie nur ein Ausdruck des Elends, das uns in diesem Teil der Dritten Welt immer wieder begegnete. Die Preise liegen hier noch sehr tief, so daß man ohne weiteres für wenige Mark in guten Hotels essen kann, und die Löhne rangieren entsprechend niedrig.

Wir verließen jedoch bald die fruchtbaren Ebenen im Oberlauf des Indus, enttäuscht über die sturen Behörden in Peshawar und Rawalpindi. Gefühle banger Erwartung begleiteten uns auf der Fahrt ins Gebirge: würde man es uns nicht an der Nasenspitze ansehen, daß wir im Hindukusch unbekannte Gebiete bereisen wollten? Was nützten vier Wochen Aufenthaltsgenehmigung (laut Permit) in Pakistan, wo wir doch mindestens 6 Wochen eingeplant hatten! Würde es ausreichend Träger für knapp eineinhalb Tonnen (!) Expeditionsgepäck geben? Viele unangenehme Fragen warteten auf eine Antwort, die die nächsten Tage geben sollten.

Um zu verhindern, daß die gesamte Mannschaft „ohne einen Berg“ umkehren müßte, teilten wir uns in zwei Gruppen auf. Die größere sollte über Kalam im Swat-Tal das Basislager erreichen, während vier Leute mit entsprechend weniger Gepäck den Weg über den Chitral-Distrikt zum Basislager „Kulakmali“ versuchen sollten. In Chakdarra an der Grenze von Malakand zum Swat-Distrikt trennten sich unsere Wege — für mehr als acht Tage. Zum Abschied gab man sich wohlgemeinte Wünsche und Empfehlungen mit auf die weitere Reise voller Ungewißheit; insgeheim erhoffte natürlich jeder für seine Gruppe die günstigsten Umstände.

Die Autofahrt Richtung Chitral war zunächst das reinste Vergnügen; jede der zahllosen Kurven einer engen Paßstraße wurde in Powerslide-Technik genommen. Die dann folgenden 40 Meilen Naturstraße bis zum Ort Dir, die wir auf dem Wege nach Chitral noch mit dem eigenen Wagen fahren, bedeuteten allerdings eine echte Teststrecke für Gerät und Mensch. Drei Reifen gaben mit lautem Knall ihren Geist auf, die Uferböschung eines „durchschifften“ Flusses verbog eine Motoraufhängung; eine Meile verlangte sieben Minuten Fahrzeit in schweißtreibender Hitze durch eine

allerdings herrlich abwechslungsreiche Landschaft. Reis- und Maisfelder, jeweils in verschiedenem Grün schimmernd und in Terrassenkulturen angelegt, im Gegenlicht glitzernde Gebirgswasser, dazu die Ungewißheit über Gelingen oder Scheitern des Unternehmens schafften eine merkwürdige Spannung. In Dir, mehr ärmliches Bergdorf als Distrakts „hauptstadt“, luden wir unser Gepäck auf zwei gemietete Jeeps um. Wir hätten eher damit gerechnet, mitsamt den Hasch rauchenden Jeepfahrern und dem Gepäck in einem der Abgründe am Wege zu landen als am Abend die oasenhafte Gegend der nächsten Distrakthauptstadt Chitral inmitten einer Gebirgswüste vor dem Hintergrund des phantastischen Massivs des fast 8000 Meter hohen Tirich Mir zu erreichen.

Informaionen früher Expeditionen zufolge war in Chitral mit größeren Unannehmlichkeiten bei den Behörden zu rechnen als in Kalam. Zweifel und Erwartung waren daher hier auf dem Höhepunkt angelangt: würde man unser Permit verlängern, würde man uns ohne eine begleitende Aufsichtsperson weiter hinauf ins Gebirge ziehen lassen? Der nächste Morgen bescherte uns eine große Überraschung: persönliche Vorstellung beim Deputy commissioner (Verwaltungsoberhaupt des Distrikts), Gespräche bei Tee über unser Vorhaben und die Probleme eines D. C. bei der Modernisierung einer so abgeschlossenen Gegend wie Chitral; Stempel, Unterschrift in unserem Paß zur Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung — unfassbares Glück!

Nach einer zweiten zehnstündigen Jeepreise endete der Fahrweg, ein Gebirgsbach hatte ihn weggerissen. Da standen wir allein mit unseren 25 Kisten in der Ode des Mastuj-Tals, in der Ferne 5000 Meter über uns eisgepanzerte Kolosse der Buni-Zom-Gruppe — Traum und Ziel unserer Reise. Das Lastenproblem löste unser Trägerobmann, ein Lehrer aus dem Dorf Miragram, der Endstation der Jeepreise. Die fünf Tagesmärsche bis Kulakmali waren herrliche Wanderungen von jeweils höchstens 15 km Länge an meist kahlen Berghängen, wenn man von den Blasen an heißgelaufenen Füßen absieht. Schatten boten nur enge, von Lehmmauern begrenzte Gassen vereinzelter Dörfer, ein Nußbaum oder hohe, wildwachsende Sanddornbüsche. Auf steilem Weg verlor ein Tragesel den Boden unter den Füßen und stürzte in die Tiefe. Das trieb den Lohn der nicht wenig geschäftstüchtigen Träger in die Höhe. Uns blieb nichts anderes übrig, als zu zahlen, denn es drängte die Nähe des Basislagers, und wir wollten unseren Kameraden von Kalam zuvorkommen. Zwei Tage darauf konnten wir in Kulakmali auch die Kalamer empfangen, die nun bei einem gemeinsamen Tee berichteten:

Straßenprobleme gab es von Chakdarra bis Kalam nicht, aber die weitere Strecke ließ sich nur mehr unwesentlich mit dem Auto abkürzen, da kurz nach unserer Ankunft ein Gewitter einige tiefer gelegene Brücken zum Einsturz gebracht hatte. Dadurch war die Benzinversorgung unterbrochen, und wir mußten die Wagen in Kalam zurücklassen. Hier galt es, 70 km durch das Ushu-Tal zum Kachhikhani An, einem 4800 Meter hohen Paß, aufzusteigen, um nach weiteren 80 km Hochgebirgsmarsch Kulakmali zu erreichen, acht Tage nach unserem Aufbruch von Kalam.

Die Träger, die von uns für den relativ hohen Lohn von 15 pak. Rupien (DM 5,—) pro Tag; Tagelohn eines Bauarbeiters: 3 pak. Rupien!) angeworben worden waren, zeigten sich schon nach zwei Tagen in sehr guter Kondition, obgleich wir uns vom ersten Tag ab in über 3000 Meter Höhe bewegten. Im Gegensatz dazu machte sich bei uns die ungewohnte Höhe deutlich bemerkbar, besonders beim letzten Anstieg über die steile, 800 Meter hohe Südflanke des Kachhikhani An, der schon die Höhe des Mont Blanc erreicht. Die Tagesetappen betrugen etwa 15–20 km, die Traglasten etwa 25 kg. Während dieses Anmarsches konnten wir uns aus eigener Anschauung

ein Urteil bilden über die hervorragenden Leistungen, die die Träger mit schlechtestem Schuhwerk, das oft nur aus ein paar alten Lappen bestand, vollbrachten. Insbesondere ihre Trittsicherheit beim Queren der häufigen steilen und weglosen Geröllhänge und ihr Tempo waren uns schwer begreiflich.

Die ersten Tagemärsche führten noch durch recht dichten Wald, die letzten Bäume trafen wir auf 3800 Metern Höhe an. Jenseits des Passes, der eine phantastische Rund- und Sechsstausender ermöglicht, mußten wir über einen großen Gletscher absteigen, was den Trägern allerdings nicht viel auszumachen schien. Am Fuß dieser Gletscher zeigten sich die Täler praktisch vegetationslos, und je weiter wir ins Innere des Gebirges vordrangen, desto weniger schneebedeckte Gipfel waren zu sehen. Auch manche hohen Fünftausender zeigten sich als reine Felsmassive. Wie in den Trockengebieten der Alpen, z. B. im Oberwallis, existiert hier ein großangelegtes System von Wasserleitungen. Da die Berghänge völlig kahl aufsteigen, erhalten die Siedlungen fast den Charakter von Oasen. Im ersten größeren Dorf hinter dem Kachhikani An, in Sor Laspur, war ein Trägerwechsel fällig und dann, obwohl nur noch 2 Tagesmärsche bis Kulakmali zu absolvieren waren, nach einem Tag in dem Dorf Phargam der nächste. Für uns bedeutete das einen hübschen Verlust an Zeit und vor allem Geld, da die Trägerlöhne immer höher wurden. Wir waren daher sehr froh, als nur noch ein kurzes Tal bis Kulakmali zu bewältigen war. Für die Träger war hier der Weg zu Ende.

Beim Gebietsstudium daheim hatten wir uns schon für eine Doppelkundfahrt entschieden. Während das Basislager für die Erkundung des südlich gelegenen Sohnyoan-Gletschers im fast 4000 Meter hoch gelegenen Kulakmali seinen idealen Platz hatte, mußte dasjenige zur Erkundung des weiter im Nordosten gelegenen Phargam-Gletschers verlegt werden, da der beste Zugang direkt durch die Schlucht des Phargambaches führte. Wir hatten also zwei getrennte Basislager. Zu jeder Gruppe gehörten zwei Hochträger, die von uns ausgerüstet und gepflegt wurden. Sie trugen in jedem Fall entscheidend zum Gelingen der Expedition bei. Im folgenden berichten wir zuerst von den Unternehmungen im Bereich des Sohnyoangletschers und dann von denen auf dem Phargangletscher, wo das Hauptziel der ganzen Kundfahrt, der Awi Zom, 6484 Meter hoch und der zweithöchste Gipfel der ganzen Buni-Zom-Gruppe, auf den Erstersteiger wartete.

Bergtouren im Bereich des Sohnyoan-Gletschers

Durch den langen Anmarsch über den Kachhikani An waren wir alle ganz gut an mittlere Höhen gewöhnt und gingen gleich an den Aufbau der ersten Lager. Da der Sohnyoangletscher flach endet und im unteren Teil kaum Spalten aufwies, kamen wir gut voran. In 4500 Meter Höhe wurde zu Füßen einer kleinen Eisstufe ein Depotzelt errichtet. Natürlich waren wir sehr gespannt auf die Verhältnisse im oberen Teil des Eisstromes, von dem uns noch keine Beschreibung bekannt war. Fest stand nur, daß zwei japanische Kleinstexpeditionen im vergangenen Sommer dort gewesen waren und einige Fünftausender ersteigen konnten.

Leider konnten wir die Hochträger mangels Steigeisen nicht weiter auf den Gletscher hinauf mitnehmen und mußten daher von 4500 Metern ab erst einmal jeden Bissen selber tragen. Das kostete natürlich Zeit, dürfte aber niemanden geschadet haben. Unmittelbar über der Steilstufe entstand in 4700 Meter Höhe das Lager 1.

Zur Orientierung bestiegen wir sobald als möglich einen 5625 Meter hohen, von den japanischen Erstersteigern „Sohnyoan Zom“ genannten Berg in der Überschreitung Nordflanke — Südwestgrat. Der Gletscher war bis hoch hinauf aper, sämtliche Spalten offen, weshalb das Seil erst am Fuß der Flanke ausgepackt werden mußte. Sie erwies sich als Genußtour ohne große Schwierigkeiten, doch machte sich die beträchtliche Höhe bemerkbar. Wir erreichten den Gipfel, eine kleine Firnpyramide über einem großen Feld mit Büßerschnee, gegen 16 Uhr. Er belohnte uns mit einem wundervollen Rundblick, der vom Nanga Parbat im Himalaya und den Eisriesen des Karakorum im Osten bis zu den kahlen Höhenzügen Afghanistans im Westen reichte. Rundherum zeigten sich Dutzende wilder Eisgipfel, darunter auch einige der Siebentausender des Hohen Kindukusch. Besonders interessant für uns war aber der Tiefblick auf den gewaltigen Sohnyoangletscher und seine drei Quellströme, die von einem großartigen Kranz hoher und vergletschter Berge umgeben sind, darunter ein über 6000 Meter hohes Massiv ganz im Süden des Beckens, das mit einer steilen und stark vergletscherten Nordflanke zum Sohnyoangletscher abstürzt. Die immer länger werdenden Schatten der Berge erinnerten uns daran, daß noch der Abstieg vor uns lag. Wir entschieden uns für den kurz und problemlos erscheinenden Südwestgrat und hatten nur insofern Pech, als wir in steilen und äußerst gefährlichen Schutthalden viel Zeit verloren und so den Bergschrund erst in der Nacht beim schwachen Licht einer Taschenlampe überspringen konnten. Da noch einige Stunden unbekannten und, wie vom Gipfel aus festgestellt, spaltigen Gletschers uns vom Lager 1 trennten, entschlossen wir uns zum Biwak in einer geeigneten Spalte.

Drei Tage später, die mit Lastenschleppen und Erkundungsgängen zu den einzelnen Quellströmen des Gletschers und den Pässen zu den umliegenden Tälern gut ausgefüllt waren, gelang von einem improvisierten Lager 2 aus (in 5100 Meter Höhe am Nordrand des Hauptstromes) die Erstersteigung eines 5810 Meter hohen Berges in der Gruppe des Shupel Zom über seinen Westgrat. Er erhielt nach einem angrenzenden Tal den Namen „Golen Zom“. Hier war zum ersten Mal der höchste Hindukusch-Riese, der über 7700 Meter hohe Tirich Mir, wunderbar zu sehen. Diese Tour endete ohne Zwischenfälle, ebenso wie eine kleine auf einen 5300 Meter hohen Berg, der dem Sohnyoan Zom nordwestlich vorgelagert ist und ebenfalls noch nicht erstiegen war. Er bot eine reizvolle mittelschwere Eistour und zeichnete sich durch ein besonders umfassendes Panorama des Sohnyoangletschers aus. Er wurde von uns mit dem Arbeitsnamen „Kolón Zom“ oder „Kölner Spitze“ in unsere Karten eingetragen.

Schon vom Sohnyoan Zom aus hatten wir festgestellt, daß dem Sechstausendermassiv im Süden des Gletschers, das so verlockend über dem Lager 1 stand, ein Berg südöstlich vorgelagert war, von dessen Gipfel aus der eigentliche Gipfelgrat begann. Es handelt sich um einen Eisgipfel, 5700 Meter hoch und ohne Schwierigkeiten zugänglich. Leider erwies sich der anschließende Grat zum Ostgipfel des Sechstausendermassivs als nur unter sehr großen objektiven Gefahren begehbar, weshalb wir davon Abstand nahmen. Damit kam für uns als möglicher Aufstiegsweg nur noch die Sohnyoan-Seite, die vergletscherte Nordflanke, in Frage.

In 5000 Meter Höhe, direkt am Fuß der Flanke, errichteten wir ein Lager 4. Ziel war es, am folgenden Tag den Ostgipfel zu erreichen und am gleichen Tag wieder abzu- steigen. Unglücklicherweise konnten wir nicht mehr als einen Tag für den Versuch ansetzen. Die Hauptschwierigkeiten boten einige Blankeiswülste im mittleren Drittel der 1100 Meter hohen Flanke.

Am Tag darauf stiegen wir um 6 Uhr, noch starr von der Kälte, ein und kamen zuerst rasch höher. Um 8 Uhr rasteten wir in 5400 Meter Höhe am Bergschrund. Drohende Eiskügel hoch über uns veranlaßten uns, auf den Nordostgrat auszuweichen, der in ziemlicher Steilheit zu einem mächtigen Wulst zog. Durch die fortgeschrittene Jahreszeit bedingt — der Versuch fand am 2. 9. statt — trafen wir hier sehr schlechte Verhältnisse und große Schwierigkeiten an, so daß der Besteigungsversuch mittags in 5550 Meter Höhe abgebrochen werden mußte. Da eine Versicherung der schwierigen Passagen uns wesentlich mehr Zeit gekostet hätte, als jetzt kurz vor dem Abmarsch zur Verfügung stand, entschlossen wir uns schweren Herzens zum Abstieg. Wir nehmen mit Sicherheit an, daß der von uns gefundene Anstieg bei günstigen Bedingungen der einfachste ist.

Wir bereiteten nun den endgültigen Rückzug aus dem Sonnyoanbecken vor und erreichten Kulakmali nach zwei Tagen. Vorher hatten wir noch die Lasten für die Hochträger am Depotzelt fertig gemacht.

Ersteigungen im Bereich des Phargam-Gletschers

Die drei Basislagerzelte der „Nordgruppe“ entstanden in nur 3223 Meter Höhe auf abschüssigem Moränenschutt in wenig bequemer Lage. Vor uns lagen nicht nur 3200 Höhenmeter bis zum Awi Zom (6484 Meter), sondern auch eine 700 Meter hohe Felsstufe, die den Zugang zum Phargambecken verwehrt. Die Überwindung dieses Hindernisses nahm mehrere Tage in Anspruch und stellte unseren beiden Hochträgern das beste Zeugnis aus, die diese Strecke mit Kletterpassagen bis zum unteren dritten Grad mit schweren Lasten kletterten. Der Gletscherboden, der vorher noch von keiner Expedition betreten worden wurde, war erreicht und damit eine Teilaufgabe der Expedition gelöst. Viel Kraft kostete es, unser mehr als vier Zentner wiegendes Material über die Steilstufe zum Lager 1 in 4600 Meter Höhe zu transportieren. Unser Hauptinteresse galt nun dem Awi Zom, der am östlichen Zipfel der Buni-Zom-Gruppe als beherrschende Berggestalt das Gletscherbecken abschließt.

Der Phargamgletscher zeigte sich als wilder und zerrissener Eisstrom mit riesigen Gletschertischen und Büßerschneegebilden in den höheren Lagen. Zwei große Gletscherbrüche mußten wir in teils ungemütlichem Gelände umgehen, ehe wir in 5300 Meter Höhe am Fuß der gewaltigen Südwestwand des Awi Zom unser Lager 2 aufbauen konnten. Ein Weg über die Platten und Eisflanken, die dem Steinschlag schutzlos preisgegeben waren, erschien sicherlich nicht die günstigste Anstiegsroute zu sein, doch war uns das Surren und Pfeifen der Steine bereits zur gewohnten Begleitmusik geworden. Wesentlich gemüthlicher schätzten wir den Westgrat ein, jedenfalls vom Lager 2 aus.

Nachdem wir durch brüchige Rinnen und über lebensgefährliche Schuttbänder (von uns daher „Götterquergang“ genannt) eine markante Einsattelung im Grat erreicht hatten, erlebten wir eine große Enttäuschung: enorme Felsabbrüche, schwerstes kombiniertes Gelände machten eine Besteigung in dieser Höhe fragwürdig. Dennoch depontierten wir hier unsere Biwakzelte, um am nächsten Tag den Verbindungsgrat in westlicher Richtung zum Buni Zom IV hin zu begehen — ein Biancogrät in 6000 Meter Höhe. Die Überschreitung gelang — azurblauer Himmel, kilometerweite Sicht bis zu den Eisriesen des Karakorum und Himalaya; wir nannten den Grat „Märchengrat“.

Wir stiegen ab zum Lager 2 und hatten noch Zeit, vor uns wieder die Südwestwand des Awi Zom. Jetzt, da wir an eine Besteigung nicht mehr glauben wollten, erspähten wir auf einem Sporn inmitten der Wand einen kleinen Fellsattel, auf dem vielleicht zwei Biwakzelte Platz finden konnten. Die Stimmung stieg! Die Sonne war bereits untergegangen, und im Schutz von Rippen und Gratzacken gelangten wir spät abends auf den Sattel in 5900 Meter Höhe. Er lag zwar tatsächlich etwas geschützt, aber Einschläge in den Granitplatten dämpften ein wenig die Zuversicht. Es war sicher nicht die angenehmste Nacht.

Es war 5 Uhr am 3. September, als wir die hartgefrorenen Schlafsäcke verließen und mit dem kritischen Teil der Tour begannen: ein ausgedehntes steiles Schneefeld mit dunklen Rinnen darin, den Spuren des Steinschlags. Noch vor Sonnenuntergang hatten wir es traversiert und langten sichtlich erschöpft am sicheren Grat an. Ein Brei aus Haferflocken, Früchten und Nüssen sollte uns Kraft für die letzten 350 Höhenmeter geben. Über den schmalen Eisgrat kamen wir gut vorwärts, bis ein ekelhafter Blockgrat nochmals viel Anstrengung verlangte: riesige angefrorene Felsblöcke mußten mit der nötigen Vorsicht behandelt werden. Obwohl die Kletterei an sich nicht schwer war, so verbrauchte sie nahezu unsere letzten Reserven, und beim Rest des Anstiegs mußten wir alle zehn Meter verschnaufen. Hier kamen zum Glück keine Schwierigkeiten mehr auf uns zu. Gegen 12.45 Uhr standen wir auf dem Gipfel des bisher noch jungfräulichen Awi Zom (6484 Meter).

Beim Abstieg wählten einige Steine, Gott sei Dank, eine andere Flugbahn, als wir sie sonst genommen hätten, und so erreichten wir im Schein unserer Stirnlampen glücklich das Lager 2. Als wir am nächsten Morgen aus einem gesunden Schlaf erwachten, hatte sich der Awi Zom in eine Winterlandschaft verwandelt; wir hatten den letzten Zug noch erwischt.

Abstieg und Heimreise

Am 9. September trafen wir uns in Kulakmali wieder. Die erfolgreichen Bezwiner des Awi Zom hatten gleich die nötige Anzahl Träger mitgebracht, und am 10. 9. begannen wir den gemeinsamen Abstieg. Zuerst allerdings mußte der unmittelbar westlich von Kulakmali aufragende 5056 Meter hohe Phargam An überschritten werden, hinter dem das Golen-Tal als kürzester Weg nach Chitral hinaus führte. Am letzten Morgen gab es Neuschnee bis 4000 Meter hinab, was uns den Abschied erleichterte: der Winter stand vor der Tür.

Hinter dem Phargam An, der es in jeder Beziehung in sich hatte, rannten unsere Träger derart, daß wir sie kaum noch wiedererkannten. Keine Tagesetappe blieb unter 20—25 km, und wir hätten eigentlich, um ganz ehrlich zu sein, nichts gegen ein etwas ruhigeres Tempo einzuwenden gehabt. So aber erreichten wir in vier Tagen ab Kulakmali wieder Chitral. Hier mußten wir von unseren Trägern und insbesondere den Hochträgern Abschied nehmen, was uns nicht leicht fiel, da wir uns inzwischen mit ihnen angefreundet hatten und uns auch gut verstanden.

In Chitral begann die vorletzte Etappe der Reise: eine wilde Jeepfahrt von zwölf Stunden über den 3200 Meter hohen Lowarai-Paß nach Dir und Chakdarra am Rand des Hindukusch, wo unsere Autos parkten. Drei Kameraden waren zu diesem Zweck einen Tag früher gefahren und hatten die Wagen aus Kalam und Dir geholt.

Die Rückfahrt erlebten wohl alle viel intensiver als die Anreise, da das großartige Ergebnis der erfolgreichen Bergwochen im Hindukusch unverlierbarer Besitz geworden war. Die Spannung, die zumindest unbewußt immer dagewesen war, hatte sich gelöst, und so waren wir auch um vieles aufnahmefähiger für die Länder des Vorderen Orients und ihre Menschen.

Heinz-Dieter Böhme

Anno Diemer

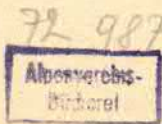
Christoph Miczka

Albert Wachten

Herausgegeben von der Sektion Rheinland-Köln des Deutschen Alpenvereins, 5 Köln,
Gereonshof 49.

Schriftleitung: Herbert Deget, 5047 Wesseling, Bunsenstraße 22, Tel. 79 21 47.

Druck: Buchdruckerei J. B. Heimann, Köln, Bismarckstraße 13.





SONDERFAHRTEN
SOMMER 1972

DEUTSCHER ALPENVEREIN

Rhein.-Westf. Sektionen-Verband

SONDERZUGPROGRAMM SOMMER 1972

Bequemste und preisgünstigste Reisemöglichkeit
Erläuterung: TZ = Tageszug / LW = Liegewagen

Allgäu

Kurswagen	Hinfahrten			Rückfahrten		
	Tag	von	bis	Tag	von	bis
Oberstdorf	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	TZ	Sa	6. 5. 27. 5.
Pfronten	LW	Mi/Do	31. 5. 20. 9.	TZ	Do	1. 6. 21. 9.
Füssen	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	TZ	Mo	5. 6. 25. 9.

Bayerischer Wald / Frankenwald / Fichtelgebirge

Bayerisch-Eisenstein Grafenau/Zwiesel Freyung ü. Passau Neuenmarkt-Wirsberg	TZ	Di	2. 5. 19. 5.	TZ	Di	9. 5. 23. 5. LW Di/Mi 30. 5. 26. 9.
--	----	----	--------------	----	----	--

Bodensee

Konstanz	TZ	Sa	29. 4. 27. 5.	TZ	Sa	29. 4. 27. 5.
Oberuhldingen	TZ	So	4. 6. 24. 9.	TZ	So	17. 9. 24. 9.

Oberbayern

Berchtesgaden Bayrischzell Tegernsee Lenggries	TZ	Mo	1. 5. 25. 9.	TZ	Mo	8. 5. 25. 9.
Berchtesgaden	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
Ruhpolding Waging Traunstein	LW	Fr/Sa	28. 4. 22. 9.	TZ	Sa	6. 5. 23. 9.
	LW	Di/Mi	30. 5. 19. 9.	TZ	Mi	31. 5. 20. 9.
Kufstein	LW	Di/Mi	30. 5. 19. 9.	TZ	Mi	31. 5. 20. 9.

Schwarzwald

Freudenstadt	TZ	Sa	8. 4. 27. 5.	TZ	Sa	8. 4. 27. 5.
Freudenstadt Schönmünzach Mosbach	TZ	Fr	2. 6. 29. 9.	TZ	Fr	2. 6. 29. 9.
Neustadt Seebrugg Freiburg	TZ	Sa	29. 4. 7. 10.	TZ	Sa	29. 4. 7. 10.
Villingen	TZ	So	4. 6. 24. 9.	TZ	So	4. 6. 24. 9.

Bitte beachten Sie, die Tageszüge treffen auf der Rückfahrt
in Dortmund erst gegen 24.00 Uhr ein.

Werdenfellerland

Garmisch-Partenkirch. Mittenwald	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	TZ	Sa	6. 5. 27. 5.
	LW	Mi/Do	31. 5. 20. 9.	TZ	Do	1. 6. 21. 9.
	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	TZ	Mo	5. 6. 25. 9.

Österreich

(wegen der vielen Kurswagen alphabetisch geordnet)

Kurswagen	Hinfahrten			Rückfahrten		
	Tag	von	bis	Tag	von	bis
Bad Aussee	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
	LW	Sa/So	3. 6. 30. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
Bad Ischl	LW	Sa/So	3. 6. 30. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
Graz	LW	Sa/So	3. 6. 23. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
Innsbruck	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6.* 12. 9.*	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Klagenfurt	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6.* 24. 9.*	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6.* 12. 9.*	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Landeck ü. Kufstein	LW	Fr/Sa	28. 4. 13. 10.	LW	Sa/So	29. 4. 21. 10.
Landeck ü. Lindau	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
Salzburg	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6. 12. 9.	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Schrus	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
Selzthal	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
	LW	Sa/So	3. 6. 30. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
Villach	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6. 12. 9.	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Wien	LW	Fr/Sa	28. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	29. 4. 27. 5.
Zell am See	LW	Fr/Sa	28. 4. 13. 10.	LW	Sa/So	29. 4. 21. 10.
	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6. 12. 9.	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.

Italien

(wegen der vielen Kurswagen alphabetisch geordnet)

Albenga (Riviera)	LW	Fr/Sa	7. 4. 6. 10.	LW	Sa/So	8. 4. 14. 10.
Arona (zum Aostatal)	LW	Fr/Sa	7. 4. 1. 10.	LW	Sa/So	8. 4. 9. 10.
Bozen (Südtirol)	LW	Fr/Sa	7. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	8. 4. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6. 24. 9.	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
Imperia (Riviera)	LW	Fr/Sa	7. 4.* 6. 10.*	LW	Sa/So	8. 4. 14. 10.
	LW	Di/Mi	13. 6.* 19. 9.*	LW	Mi/Do	14. 6. 20. 9.
Meran (Südtirol)	LW	Fr/Sa	17. 3. 26. 5.	LW	Sa/So	18. 3. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6.* 24. 9.*	LW	Mo/Di	5. 6. 25. 9.
	LW	Fr/Sa	29. 9. 13. 10.	LW	Sa/So	30. 9. 21. 10.
Pesaro (Adria)	LW	Fr/Sa	28. 4.* 22. 9.*	LW	Sa/So	29. 4. 30. 9.
	LW	Di/Mi	20. 6.* 19. 9.*	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.

Kurswagen	Hinfahrten			Rückfahrten		
	Tag	von	bis	Tag	von	bis
Pescara (Adria)	LW	Fr/Sa	28. 4. 22. 9.	LW	Sa/So	29. 4. 30. 9.
	LW	Sa/So	3. 6. 23. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
	LW	Di/Mi	20. 6. 19. 9.	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Pisa (Riviera/Toscana)	LW	Fr/Sa	7. 4. 6. 10.	LW	Sa/So	8. 4. 14. 10.
	LW	Di/Mi	13. 6. 19. 9.	LW	Mi/Do	14. 6. 20. 9.
Rom	LW	Fr/Sa	7. 4. 15. 9.	LW	Sa/So	8. 4. 30. 9.
Rovereto (Gardasee)	LW	Fr/Sa	7. 4. 13. 10.	LW	Sa/So	8. 4. 21. 10.
Venedig	LW	Fr/Sa	28. 4.* 22. 9.*	LW	Sa/So	29. 4. 7. 10.
	LW	Sa/So	3. 6. 23. 9.	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.
	LW	Di/Mi	20. 6. 19. 9.	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Ventimiglia	LW	Fr/Sa	7. 4. 6. 10.	LW	Sa/So	8. 4. 14. 10.
	LW	Di/Mi	13. 6. 19. 9.	LW	Mi/Do	14. 6. 20. 9.

Schweiz

Aigle	LW	Fr/Sa	7. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	8. 4. 27. 5.
Chur	LW	So/Mo	4. 6. 1. 10.	LW	Mo/Di	5. 6. 9. 10.
Interlaken						
Lugano	LW	Fr/Sa	7. 4. 26. 5.	LW	Sa/So	8. 4. 27. 5.
	LW	So/Mo	4. 6. 8. 10.	LW	Mo/Di	5. 6. 16. 10.

Jugoslawien

Rijeka	LW	Fr/Sa	28. 4.* 15. 9.*	LW	Sa/So	29. 4. 7. 10.
	LW	Di/Mi	20. 6.* 19. 9.*	LW	Mi/Do	21. 6. 20. 9.
Rijeka Kanfanar	LW	Fr/Sa	7. 4.* 29. 9.*	LW	Sa/So	8. 4. 21. 10.

Ungarn

Siofok	LW	Sa/So	24. 6. 2. 9.	LW	So/Mo	25. 6. 3. 9.
--------	----	-------	--------------	----	-------	--------------

Frankreich

Nizza	LW	So/Mo	30. 4. 1. 10.	LW	Mo/Di	8. 5. 9. 10.
-------	----	-------	---------------	----	-------	--------------

Spanien

Port Bou (Barcelona)	LW	So/Mo	30. 4.* 1. 10.*	LW	Mo/Di	8. 5. 9. 10.
----------------------	----	-------	-----------------	----	-------	--------------

* Schlafwagen (frühzeitige Anmeldung notwendig)

Beachten Sie bitte diese Hinweise!

Bestellungen für eine bestimmte Abfahrtszeit sind nicht möglich, weil die Zugbildung jeweils entsprechend dem Aufkommen erfolgt.

Bei Ausfall eines Sonderzuges wegen zu geringer Beteiligung erfolgt die Beförderung in Liegewagen, die Planzügen beigestellt werden.

Bei Ausfall eines Liegewagens durch Beschädigung kann (wenn kein Ersatzwagen zur Verfügung steht), die Beförderung in Sitzwagen erfolgen.

Platzkarten werden für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Zusammenhängende Platzkarten werden nur für gleichzeitig abgegebene Anmeldungen reserviert. Auch für die ab Salzburg, Kufstein, Innsbruck, Mittenwald und Lindau benutzten Planzüge werden die Platzreservierungen vorgenommen. Die Platzkarten haben jedoch für diese Anschlußzüge keine Gültigkeit.

Aufenthaltsdauer: Bis zu 8 Wochen, jedoch muß der Rückfahrtermin angegeben werden.

Bei evtl. Verlängerungen am Zielort muß vor der Rückfahrt eine neue Platzkarte frühzeitig angefordert werden.

Fahrtunterbrechung auf der deutschen Strecke ist bei der Rückfahrt erlaubt. Sie können an einem an der Fahrtstrecke liegenden Ort unterbrechen, müssen jedoch zur Weiterfahrt ebenfalls einen Sonderzug benutzen. Beide Rückfahrdaten sind anzugeben.

Gepäckwagen führen die Sonderzüge nicht mit. Deshalb müssen als Reisegepäck aufgegebene größere Gepäckstücke und Fahrräder mit einem Zug des Regelverkehrs befördert werden.

Mitfahrberechtigt sind nur die Mitglieder des Deutschen Alpenvereins entsprechend den Satzungen des Deutschen Alpenvereins. Bei der Zugkontrolle ist der Mitgliedereausweis vorzuzeigen. Teilnehmer, die sich nicht als Mitglieder ausweisen können, werden als Reisende ohne gültigen Fahrausweis behandelt und von der Fahrt ausgeschlossen.

Anmeldung nur mit dem anhängenden Anmeldevordruck. Zeitige Anmeldung ist unbedingt notwendig, da erfahrungsgemäß vor allem in der Hauptreisezeit nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Anmeldeschluß (soweit die Züge nicht vorher ausverkauft sind) 20 Tage vor jeder Fahrt. Später eingehende Anmeldungen werden, soweit die Möglichkeit dazu besteht, noch berücksichtigt. Anmeldebestätigung erfolgt nur, wenn gleichzeitig eine frankierte Antwortkarte beigefügt wird.

Bei Rücktritt bis 1 Monat vor dem Reisetag wird pro Person eine Bearbeitungsgebühr von DM 5,— je Person berechnet, bei einem späteren Rücktritt werden DM 10,— berechnet.

Bei schriftlichen Rückfragen bitten wir, Rückporto beizufügen. Sie können nur dann beantwortet werden, wenn das Hin- und Rückfahrdatum sowie der Einsteige- und Zielbahnhof (Sonderzugstation) angegeben sind.

Zusendung der Reiseunterlagen mit Fahrtkosten, Fahrplänen usw. erfolgt für die Teilnehmer, welche außerhalb Essens wohnen, etwa 4 Tage vor Reisebeginn unter Nachnahme (unter Berechnung der Versandkosten von 1,50 DM). Die in Essen wohnhaften Teilnehmer holen ihre Reiseunterlagen zweckmäßig im Essener Reisebüro, Haus der Technik, Abt. Touristik, ab.

Sonstiges: Alle Angaben in diesem Prospekt entsprechen dem Stand der Drucklegung (Januar 1972). Änderungen der Preise vorbehalten.

Haftung: Wir sind nur Vermittler der bei der Durchführung der Fahrten in Anspruch genommenen Unternehmungen. Die Haftung dieser Unternehmungen bleibt unberührt. Das Beförderungsrisiko trägt in jedem Falle der Reisende.

Auch für Unglücksfälle, Verluste, Beschlagnahmen, Verspätungen, Sachschäden und sonstige Unregelmäßigkeiten (einschl. Katastrophen, Streiks) sind wir nicht haftbar.

Sichern Sie sich deshalb durch den Abschluß einer Gepäckversicherung!

Schlafwagen (2-Bett-Abteile) verkehren nach:

Zuschlag für einfache Fahrt

Pesaro	DM 41,—
Venedig	DM 36,—
Rijeka	DM 38,—
Verona	DM 36,—
Imperia	DM 41,—
Fort Bou	DM 46,—
Meran	DM 36,—

Deutscher Alpenverein — Rhein.-Westf. Sektionen-Verband
43 Essen — Postfach 352 — Telefon 23 79 84 und 2 04 01

Buchungsvermerk

Eingangsstempel

Fahrkartenbestellung

Hinfahrt am

Rückfahrt am

Erw.	Kind	Alter	Einsteigebahnhof	Zielbahnhof DB bzw. Grenze		Vor- und Zuname
				Hinfahrt nach	Rückfahrt ab	

Bestellung für Teilnehmer mit Familienermäßigung

Alter	Einsteigebahnhof	Zielbahnhof DB bzw. Grenze		Familienermäßigung Ausweis-Nr.	Vor- und Zuname
		Hinfahrt nach	Rückfahrt ab		

Ermäßigte Anschlußkarten (für das Ausland genaue Fahrroute angeben und für die Schweiz, ob Rückfahrkarte oder Ferienbillet)

..... Erwachsene(r) / Kind(er) von nach
über

Die Reiseunterlagen hole ich ab / sind zu senden an:

(Vor- und Zuname)

(Postleitzahl)

(Wohnort)

(Straße)

(Telefon)

Ich versichere hiermit, daß alle Angemeldeten Mitglied des „DAV“ sind und zur Sektion

(Datum)

(Unterschrift)

Bitte deutlich in Blockschrift ausfüllen!

Deutscher Alpenverein
Rhein.-Westf. Sektionen-Verband

4300 Essen

Postfach 352 — Telefon 23 79 84 und 2 04 01

Fahrtkosten für deutsche Strecken Hin- und Rückfahrt (einschl. Liegewagen) in DM

Frankfurt	Mainz	Koblenz	Bonn	Köln	Düsseldorf	Duisburg	Essen	Bottum	Dortmund	nach	
91	94	103	109	111	117	118	118	122	122	Bad Reichenhall	Bei Benutzung des Sitzwagengutes Nachlaß von 10,— DM
69	69	78	83	86	89	91	94	94	97	Basel BB	
80	86	94	101	103	105	109	111	113	113	Bay. Eisenstein	
83	86	94	101	105	109	111	111	113	117	Bayrischzell	
94	97	105	111	113	118	118	122	122	124	Berchtesgaden	
80	86	94	101	103	109	109	111	113	113	Bodenmais	
86	89	97	105	109	111	111	113	113	117	Ehrwald Gr	
86	89	97	103	105	109	111	113	113	117	Immenstadt	
64	61	69	78	80	83	86	89	89	91	Freiburg	
58	58	67	72	75	78	80	83	86	86	Freudenstadt	
80	80	89	94	101	103	105	105	109	111	Füssen	Wanderkarten (beliebige Kombinationen möglich)
86	89	97	103	105	111	111	113	113	117	Garm.-Partenk.	
75	75	86	91	94	97	101	103	103	105	Immenstadt	
75	80	86	91	94	97	101	103	103	105	Kreßbronn	
66	69	97	103	105	111	113	113	117	117	Kufstein	
75	75	83	89	91	94	97	101	101	103	Konstanz	
83	86	94	101	103	109	109	111	113	113	Lenggries	
78	78	86	91	94	101	103	103	105	105	Lindau	
86	89	101	105	109	111	113	113	117	118	Mittenwald Gr	
86	89	97	103	105	109	111	113	113	117	Oberaudorf	
78	78	86	91	94	101	103	103	105	105	Oberstaufen	
78	78	86	91	94	101	103	103	105	105	Oberstdorf	
75	78	86	91	94	97	101	103	103	105	Pfronten St.	
86	89	97	103	105	109	111	113	113	117	Prien	
83	86	94	101	103	109	109	111	111	113	Rosenheim	
89	91	101	105	109	113	117	117	118	118	Ruhpolding	
91	94	103	109	111	117	117	118	122	122	Salzburg	
83	86	94	101	103	105	109	111	111	113	Schliersee	
75	78	86	91	94	97	101	103	103	105	Sonthofen	
83	86	94	100	106	108	112	112	114	116	Tegernsee	
67	67	75	80	83	86	89	91	91	94	Titisee	
61	61	69	75	80	83	86	89	89	91	Triberg	
75	75	83	89	91	97	97	101	103	103	Überlingen	
86	89	97	103	105	111	113	113	117	117	Übersee	
80	83	91	97	103	105	109	109	111	113	Zwiesel	
89	92	100	106	108	114	115	116	120	120	Salzburg	
85	88	95	100	103	109	110	111	114	114	Kufstein	
82	84	92	97	100	106	108	108	111	111	Salzburg	
74	74	82	87	90	95	97	99	100	101	Lindau	
78	79	88	93	96	100	102	104	106	107	Kufstein	
86	89	99	104	107	111	113	113	117	118	Kufstein	
										Mittenwald	

Italien

Ab Kufstein und zurück nach:	
Bozen	23,50
Brixen	21,10
Bruneck	22,30
Cattolica	52,30
Florenz	49,30
Franzensfeste	19,90
Meran	25,90
Neapel	80,50
Pesaro	52,30
Riccione	50,50
Rimini	50,50
Rom	70,90
Rovereto	29,50
Sterzing	18,70
Sponding	29,50
Taormina	92,50
Venedig	42,70

Ab Basel BB und zurück nach:	
Alasio	53,10
Albenga	51,30
Bordighera	56,70
Diano Marina	53,10
Finale Ligure	50,10
Genua	45,90
Imperia	54,30
Laigueglia	53,10
La Spezia	52,50
Livorno	59,10
Loano	51,30
Neapel	92,10
Pietra Ligure	51,30
Pisa	57,30
S. Margherita	47,70
Taormina	102,90
Varazze	47,70
Ventimiglia	56,70

Kinderermäßigung im Ausland

Österreich

Unter 6 Jahren Freifahrt	
Unter 15 Jahren 50% Ermäßigung	

Jugoslawien

Unter 4 Jahren Freifahrt	
Unter 12 Jahren 50% Ermäßigung	

Italien

Unter 4 Jahren Freifahrt	
Unter 14 Jahren 50% Ermäßigung	

Frankreich

Unter 4 Jahren Freifahrt	
Unter 12 Jahren 50% Ermäßigung	

Schweiz

Unter 6 Jahren Freifahrt	
Unter 16 Jahren 50% Ermäßigung	

Spanien

Unter 4 Jahren Freifahrt	
Unter 12 Jahren 50% Ermäßigung	

Anschlußermäßigung

Für An- und Abfahrt bis 200 km nach und von Sonderzugstationen wird 50% Fahrpreisermäßigung gewährt. — Im Auslaufgebiet der Sonderzüge (Süddeutschland) wird für die Weiterfahrten keine Ermäßigung gewährt. — Die ermäßigten Anschlußfahrkarten sind unter Vorlage der Sonderzugfahrkarten beim Fahrkartenschalter selbst zu lösen.

Kinderermäßigung

Die Zuschläge für Liegewagen usw. sind für Kinder nicht ermäßigt. Die Errechnung der Fahrpreise (für deutsche Strecken) ist deshalb wie folgt:

- Liegewagen Tabellenpreis minus DM 23,—, verbleibenden Betrag halbieren, zuzüglich DM 23,—. (Der Endbetrag wird auf volle DM erhöht.)
- Sitzwagen Vom Fahrpreis sind entsprechend der Tabelle DM 10,— abzuziehen. Der Restbetrag ist zu halbieren. (Der Endbetrag wird auf volle DM erhöht.)

Familienermäßigung

Inhaber von Familienermäßigung bezahlen 50% des schon ermäßigten normalen Rückfahrkartenpreises. Dazu bei Liegewagenbenutzung DM 23,— Liegewagenzuschlag. Bei Benutzung von Tageszügen (ohne Liegewagen) müssen für Platzkarten usw. nur DM 6,— bezahlt werden. Berechtig sind Familien mit 3 und mehr Kindern (ab 10 Jahre). Der Ausweis wird am Fahrkartenschalter ausgefertigt. (Ausweisnummer im Anmeldevordruck eintragen.)

PREISTAFEL für ermäßigte Anschlußfahrkarten

ACHTUNG!

Nicht alle zur Verfügung stehenden Auslands-Anschlußfahrten können in den Prospekt aufgenommen werden. Bestellen Sie deshalb die Fahrkarte bis zu Ihrem Ferienort.

SCHREIBEN SIE UNS BEI UNKLARHEITEN. — Wir helfen Ihnen gern! —

Österreich

	ab und bis Salzb.	ab und bis Kufst.	ab und bis Mitt.	ab und bis Lindau		ab und bis Salzb.	ab und bis Kufst.	ab und bis Mitt.	ab und bis Lindau
Attnang-Puchheim	14,70	—	—	—	Lienz	26,10	—	—	—
Bad. Aussee	19,90	—	—	—	Mallnitz	18,30	—	—	—
Badgastein	17,10	—	—	—	Mayrhofen	—	16,10	—	—
Bludenz	—	26,10	—	14,10	Ötztal	—	18,30	15,10	21,70
Bregenz	—	—	—	6,90	Pörschach	26,10	—	—	—
Brixlegg	—	9,50	—	—	Radstadt	15,10	—	—	—
Eben im Pongau	14,70	—	—	—	Saalfelden	—	16,50	—	—
Fieberbrunn	—	14,10	—	—	St. Anton/Arlberg	—	22,50	—	17,70
Imst-Pitztal	—	18,90	16,10	20,70	Schruns	—	—	—	16,50
Innsbruck	—	14,70	5,70	25,30	Schwaz	—	11,90	—	—
Jenbach	—	10,50	14,70	—	Spittal/Millst.	20,70	—	—	—
Kirchberg in Tirol	—	10,50	—	—	Steinach in Tirol	—	17,10	12,90	27,90
Kitzbühel	—	11,90	—	—	Velden	25,30	—	—	—
Klagenfurt	26,90	—	—	—	Villach	23,50	—	—	—
Krumpendorf	26,10	—	—	—	Wien	39,90	—	—	—
Landeck	—	19,70	17,70	19,30	Wörgl	—	7,30	17,10	30,50
Langen/Arlberg	—	23,50	—	16,50	Zell am See	17,70	17,70	23,50	—

Anschlußfahrkarten für Rundreisen

Kufstein — Brenner — Mittenwald	16,30		
Kufstein — Innsbruck — Mittenwald	11,90	Ehrwald — Bichlbach und zurück	3,30
Kufstein — Innsbruck — Lindau	21,90	Ehrwald — Lermoos und zurück	2,50
Kufstein — Wörgl — Salzburg	16,70	Ehrwald — Reutte und zurück	5,10
Mittenwald — Innsbruck — Lindau	18,70	Vils Gr. — Bichlbach und zurück	5,10
Mittenwald — Innsbruck — Salzburg	22,10	Vils Gr. — Ehrwald und zurück	6,10
Lindau — Innsbruck — Salzburg	31,50	Vils Gr. — Reutte und zurück	3,30

Spanien/Frankreich

Ab Basel BB und zurück nach:

Barcelona	109,30	Calella	106,30
Figueras	99,50	Monte Carlo/Monaco	59,30
Gerona	102,30	Juans-les-Pins	64,50

Jugoslawien

Ab Salzburg und zurück nach:

Jesenice	26,70	Pivka	39,30
Lesce Bled	28,30	Postojna	37,90
Ljubljana	33,10	Pula	49,70
Opatija-Matulji	42,30	Rijeka	43,10

Schweiz

Nebenste hende Rückfahrkarten haben die Vorteile der Ihnen bekannten **Ferien-billette**:

1. Sie berechtigen zu 5 Ausflugsfahrten (auch Bergbahnen) mit 50% Ermäßigung.
2. Gegen Lösung einer Zusatzkarte zu Fr. 5,— können Sie weitere 3 Fahrten zu 50% Ermäßigung durchführen.

Ab Basel BB und zurück nach:

Arosa	43,10
Davos	44,90
Grindelwald	40,90
Interlaken	37,70
Lausanne	39,50
Lugano	50,30
Locarno	49,30
Saas Fee	52,10
Saas Grund	51,30
St. Moritz	52,90
Zermatt	56,50

Für nachfolgende Relationen werden auch nur Rückfahrkarten ausgegeben:

Locarno	35,70	Lugano	35,70
---------	-------	--------	-------