

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 20 (1930)  
**Heft:** 48

**Artikel:** Im Zentralasiatischen Hochgebirge [Fortsetzung]  
**Autor:** Wyss, Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-646357>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Im Zentralasiatischen Hochgebirge. — Die moderne Karawane bedient sich auch des Autos. — Bei Srinagar.

## Im Zentralasiatischen Hochgebirge.

Von Dr. Rudolf W. H. B.

Auf den Karawanenwegen.

1. Srinagar=Leh.

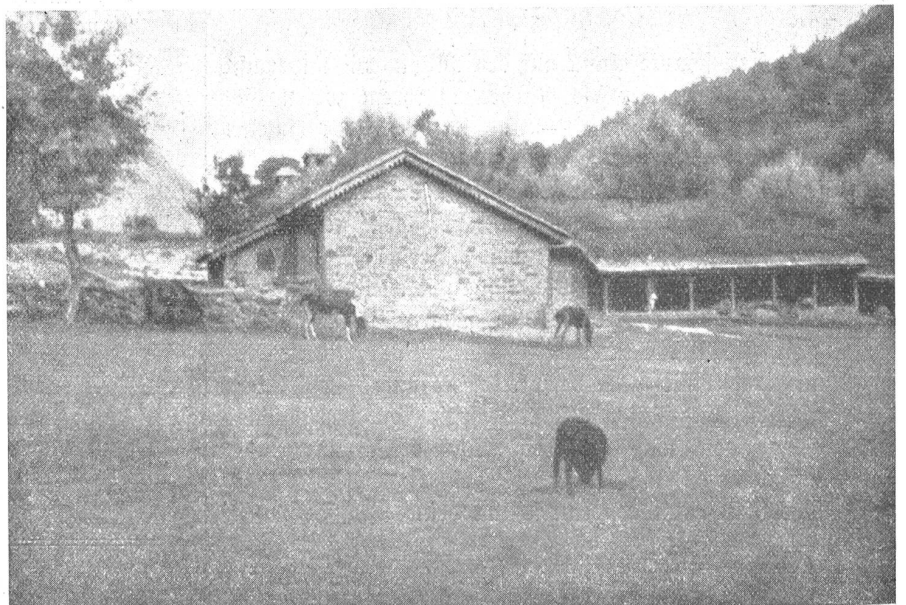
Das Zentralasiatische Hochgebirge bildet in seiner gewaltigen Ausdehnung, man erinnere sich, daß es zwischen Rawalpindi in Vorderindien und Sanju in Ost-Turkestan, sechshundert Kilometer in die Quere mißt, ein schier unüberwindliches Verkehrshindernis. Tatsächlich ist denn auch der Reise- und Warenverkehr, der zwischen Indien und China über den Gebirgsweg geht, verschwindend gering, gemessen an den hunderten von Millionen Menschen, welche diesseits und jenseits der Gebirge wohnen. Was bedeuten doch etliche Duzend Karawanenzüge, etliche hundert Saumtierlasten, und sollten es deren selbst einige Tausende sein, für drei Mal hundert Millionen Leute in Indien und mehr als doppelt so viele in China! Freilich, von letzterem nimmt nur sein entlegenes Untertanenland, Ost-Turkestan, an diesem direkten Warenaustausch teil. Aus alter Tradition und von der unerbittlichen Notwendigkeit gezwungen. Denn schlimmer als die engen Täler, die Wildwasserschluften und die vereisten Pässe des Kuenlun und des Karakorum, war die jahrhundertalte Feindschaft der Mongolen, welche den Turki den ohnedies sehr schlechten Wüstenweg nach Osten sperrte.

Nimmt man jedoch die Schwierigkeiten als Maß, die eine Ueberschreitung des Gebirges bietet, so staunt man, daß überhaupt jemals irgendwer den Mut aufbrachte, sich diesen Schwierigkeiten auszusetzen. Man bewundert den Weginstinkt, der, mit dem angeborenen Spürsinn des wilden Tieres vergleichbar, durch all das verschlungene Gewirr von Tälern und Bergketten Zugang und Ausweg gefunden. Man empfindet es als unbegreifliche Verkehrsanhäufung, wenn einem in der unendlichen Bergeinsamkeit mehr als ein Karawanenzüglein des Tages begegnet.

Das gilt besonders für die einsame Wegetappe hinüber nach Ost-Turkestan. Nicht ganz so verhält es sich mit dem Anmarsch von Srinagar nach Leh; und auf der allerdings oft halsbrecherisch engefahrenen Straße von Rawalpindi nach Srinagar herrscht eine wilde Jagd von Lastwagen und Personenautos, in welcher sich die schwerfälligen, sechs- und mehrspännigen Ochsenkarren wie vorweltliche, träge Kriechtiere ausnehmen. — So genießt man das ziemlich beschauliche Zwischenstück von Srinagar nach Leh, zumal in der guten Reisezeit von Ende Mai bis anfangs Oktober, als eine rechte Idylle. Man atmet in Srinagar erleichtert auf, dem Wirbelrad der Technik zu entkommen, und gemächlichen Schrittes in die Berge zu ziehen. Man fühlt, vom Karakorum zurückkehrend, in Leh eine Last von Bergen ab dem Herzen genommen und freut sich, bald wieder vom modernen Wirbel erfaßt zu werden. Denn zwischen Srinagar und Leh liegt der Verbindungsweg zweier Welten. Glücklicherweise mehr von ihren angenehmen, als von den andern Einflüssen gezeichnet, und eben recht lang, um sich, ohne plötzlichen Wechsel von der einen in die andere hineinzufinden.

Oder sollte man dazu nicht Zeit und Gelegenheit zur Genüge bekommen, auf einem 16tägigen Karawanenritt, der 400 Kilometer weit, weiter und weiter von den Menschen weg, tiefer und tiefer in das Gebirge hineinführt? Auf einem Weg, der aus dem bunten Treiben einer wenn nicht völlig modernen, doch stark modernisierten indischen Residenz-, Handels- und Fremdenstadt in ein weltabgekehrtes asiatisches Bergnest leitet?

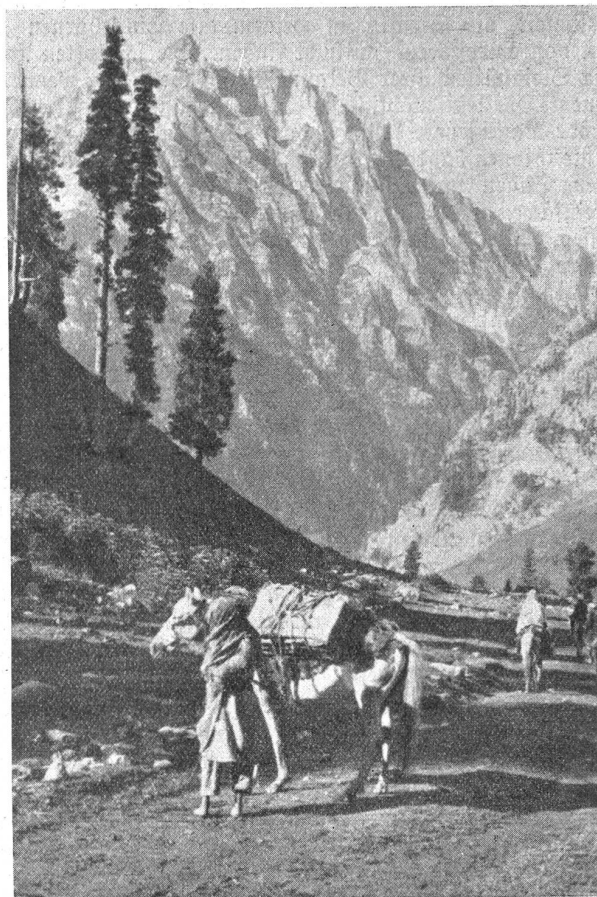
Wir traten unsere Reise nach Leh in der ersten Maiwoche an. In dieser Zeit untersteht die ganze Route bereits den behördlichen Verordnungen für den Sommer. Das heißt: Auf all den 14 Wegstationen, die zwischen Srinagar und Leh in Tagesetappen von 15 bis zu 35 Kilometer auseinanderliegen, sollen Saumpferde und Begleitmannschaft zur Verfügung der Reisenden stehen. Denn es ist nicht üblich, vielleicht auch nicht gestattet, die ganze Strecke mit



Im Zentralasiatischen Hochgebirge. — Rasthaus (Dag Bungalow—Srinagar und Leh).

den gleichen Karawanentieren zurückzulegen. Darin liegt eine fürsorgliche Unterstützung der Bergbevölkerung. Um diese daran zu hindern, die Monopolstellung auf Kosten der Reisenden auszunutzen, sind die Tarife geregelt. Die Lohnansätze betragen vom 16. April bis 15. November pro Meile — zirka 1600 Meter — für einen Mann mit Pferd 1 Anna oder 12 Rappen. Das würde für ein Reitpferd von Meiringen bis zur Grimsel mitsamt dem Trinkgeld die Riesensumme von rund 2 Fr. 20 Rp. ausmachen. Die Höchstbelastung für ein Pferd ist festgesetzt auf 120 Kilogramm. Dazu beladet sich gewöhnlich auch der Begleitmann mit irgend einer Kleinigkeit, der Laterne, dem Photoapparat des Shab, dem Teefrug oder dem Znünikörbli. Die Träger erhalten ein halb Anna für die Meile — 6 Rappen — für die Mühe, 40 Kilogramm zu schleppen, Sturm und Kälte der über 4000 Meter hohen Gebirgspässe, Sandsturm und Hitze der vielen Schotter- und Sandwüstenstreden zu ertragen. Im Winter tritt eine kleine Lohnerhöhung ein. Verpflegung für Mann und Tier gehen zu deren eigenen Lasten. Aber sie wiegt nicht allzu schwer. Die Leute nähren sich Tag aus Tag ein mit etwas Mais- oder Gerstenbrot und trinken schlechten Tee dazu. Die Pferde kriegen am Morgen eine Handvoll Gras oder Heu, und, wenn das Futter reichlich ist, 1 Kilogramm Maisforn oder Gerste; desgleichen am Abend, oft erst tief in der Nacht. Ist irgend welche Grasung auf den Lagerplätzen, oder in erreichbarer Nähe, so werden die Pferde nicht gefüttert, sondern auf die Weide getrieben. Ein oder zwei Mann übernehmen die Hut; denn die Gefahr ist groß, daß sich die ausgehungerten Tiere in den meist kärglichen und wilden Weiden gründen auf der Futtersuche verlaufen.

Nicht immer kommen die Pferde alle zurück, und selten zur bestimmten Stunde. Man gewöhnt sich indessen bald an die glückliche asiatische Zeitlosigkeit, welche die Reisen nicht nach Minuten und Stunden, sondern nach Wochen und Monaten berechnet. Man schickt sich auch darein, nach langen oder besonders schwierigen Reisetagen das Rasthaus erst mit der Abenddämmerung zu erreichen. Denn auch für Unterkunft ist hier gesorgt. In Bauart und Betrieb nicht unähnlich unsern bessern Klubbhütten, stehen Bungalows am Ende jeder Tagesstrecke. Dies sind für die Reisenden gebaute und reservierte Unterkünfte. Sie werden durch einen Wärter besorgt und dem Reisenden geöffnet. Vom Hüttenwart bezieht man auch das Brennholz, Eier, Hühner, Milch und Mehl, Früchte und alles übrige, was die kleinen Kara-



Im Zentralasiatischen Hochgebirge. — Unterwegs zum Soji-La.

wanendörflein gegen Geld und gute Worte abzugeben be-  
lieben. Meist findet man in den recht behaglichen Räumen  
Tische, Sessel, Bettgestelle, Waschbeden, wenn nicht gar ein-  
fache Baderäume, Petrollicht, offene Kamine, Fremdenbuch  
und eine kleine Bibliothek. Die Taxe beträgt pro Tag  
und Mann 1 Rupie (1 Fr. 70 Rp.). Man spürt in diesen  
trefflichen Einrichtungen die sorglich ordnende englische Hand  
und genießt sie als wohlthuenden Gruß der europäischen

Kulturgemeinschaft, wenn man seit einem  
Duzend Wochen im Gebirge war.

Wir hatten eben erst Europa und die  
Hotelbetten Srinagars verlassen, und  
zogen unfer Egenheime, die Zelte,  
vor. Gewiß mit Recht; denn, zu den  
schönsten Erinnerungen gehören jene an  
die wundervollen Biwaklager; erst unter  
den mächtigen Kronen uralter Nuß-  
bäume im Sindtal. Dann zwischen den  
schwarz-schattigen Riesentannen von Bal-  
tal, in dem lauschigen Aprikosenbaum-  
hain bei Kargil, am Fuß des steilen  
Klosterfelsens von Lamayuru, um nur  
einige der 14 zu nennen. Und endlich  
unser unvergleichliches Zeltörflein im  
frühlingsgrünen Residenzgarten zu Leh!  
Freilich, oben im windigen Schnee- und  
Dredloch von Matanan war's kalt und  
düster. Und da und dort stolperte mehr  
als einmal ein unachtsamer Nachtwandler  
über Zeltplöde und Schnüre, oder der  
Sturmwind sprang die leichte Behausung  
übermütig von allen Seiten an.

Wie wir auf die für uns bestimmten  
Bungalows, verzichteten die Kulis und



Im Zentralasiatischen Hochgebirge. — Dorfplatz in Leh.



Gora Balas (Pferdeführer) auf die für sie bereitstehende Häuslichkeit, die Serails, in welchen alle Eingebornen, getrennt von Europäern, Zuflucht finden. Sie schlüpfen lieber in die Steinhütten ihrer Bekannten und Gevatter, wenn wir in einem Dörflein nächtigen. Oder sie sahen ums hochauflodernde Lagerfeuer, solange das Brennholz reichete, sangen ihre monotonen, aber eigentümlich ansprechenden Lieder, erzählten Sagen und Säumergeschichten, tanzten wohl auch ihre einfachen Tänze zum kunstlosen Pfeifenpiel eines Weggenossen. Nicht zu lange, denn da wartete die Wasserpfeife auf ihre Runde; da wartete auch der wohlverdiente Schlaf unter dem freien, weiten Sternenhimmel. Denn die Tagesarbeit war auf den schlechten Frühlingswegen meistens lang und hart. Gewiß am härtesten, als wir den tief vom Winterschnee und den Lawinen zugedeckten, mehr als viertausend Meter hohen Soji-La mit sechzig schwerbeladenen Tieren überschritten. Da freilich galt die Sommertaxe nicht. Jedweder Mann bekam an jenem mühevollen, doch über Erwarten glücklich bestandenen Tag den großen Lohn von zehn Rupien ausbezahlt.

An andern Orten war der Weg von frischen Bergstürzen verschüttet, von Schmelzwasserbächen zerstört und für beladene Tiere nicht zu begehen. Da mußten die Lasten getragen, die leeren Pferde an den bösen Stellen vorüber geführt werden, bald an Abgründen hin, bald an schäumenden Wildwassertrudeln.

Oh ja, der Karawanenweg von Srinagar nach Leh bot reichlich Gelegenheit, sich in die neue, rauhe und doch so unendlich schöne asiatische Gebirgswelt einzugewöhnen.

(Fortsetzung folgt.)

## Wie Dan, der Grüne, aufgefirt wurde.

Kanadische Skizze von C. Lerch.  
(Schluß.)

Auf der Straße Hauptstadt-Flunkerville führen die Züge nur erste Klasse. Da ließ sich mit der in Aussicht gestellten Taxermäßigung schon etwas einsparen.

Was an Dan lag, das hatte er getan. Er saß am einen Wagenende und hatte die vier Plätze eines Abteils für sich allein. Der Wagen war nur spärlich besetzt. Damit niemand weiter im Abteil Platz nehme, streckte Dan die Beine weit aus und spreizte die Ellbogen. Soviel hatte er den Einheimischen schon abgequakt. Nun gab es wenigstens bei der Fahrkartentkontrolle keine neugierigen nachbarlichen Blicke, die dem Kondukteur sicher ebenso peinlich sein mußten wie...

Aber Dan hatte nicht mit dem betrunkenen Finnen, oder was er war, gerechnet, der Dans Beine etwas zur Seite schob und sich ihm gegenüber niederplumpfen ließ. Erst hat er um eine Zigarette. Dann um Feuer. Und nun legte er im „schäärenden“ Tonfalle mißvergünstiger Bedufler los. Segenswünsche betete er herab auf dieses gottselige Flunkerville.

Dan konnte aber für das, was ihm bevorstand, keinen Zeugen brauchen. Daher stand er langsam auf, pfiß sich etwas und schritt zum andern Wagenende. Dort schöpfte er sich als scheinbar sehr durstiger Mann einen Papierbecher voll Eiswasser und kehrte nicht mehr zurück, denn an jenem Ende gab es zum Glück auch noch ein freies Abteil. „Wo kam der Weidmann hin, mit dem ich sprach?“ mochte der Finne denken. Er halste spähend umher. Grunzte befriedigt, als er Dan in seinem neuen Winkel entdeckte. Er stand auf, gelangte aber nicht weit, sondern plumpste schon ins dritte Abteil hinein, wo er gleich anhub, eifrig auf sein Gegenüber, einen hagern, peinlich elegant gekleideten Flunkerviller Geschäftsmann einzureden.

Dan stopfte würdevoll seine Pfeife. Alles um ihn her rauchte, mit Ausnahme derjenigen natürlich, die Gummi kauten. An beiden Wagenenden stand zwar „Nichtraucher“

angeschrieben. Aber in der Wildnis schert man sich wenig um dergleichen Nichtigkeiten. Sollte das Bahnpersonal in bescheidener Weise darauf aufmerksam machen, dieser Wagen sei... so würden die Insassen gleich loschimpfen: „What the hell! Have we got in jail?“

Was zum Teufel... sind wir ins Zuchthaus geraten?

Trotz der Würde, mit der sich Dan jetzt eine Pfeife stopfte, war es ihm innerlich recht lakelend zu Mute. Wie denn, wenn Mister Giwela den Schwarzen nicht angetroffen hatte? Würde man nun aus dem Zuge geworfen oder mit einer Buße belegt — oder, was das Wahrscheinlichste war, auf der nächsten Station dem Bahnpolizisten übergeben?

Für alle Fälle riß er ein Blättchen aus seinem Notizblock und notierte: „Man hat mir gesagt, ich solle Ihnen das kleine Billet zeigen, dann würden Sie mich halbe Taxe fahren lassen.“ Was man schwarz auf weiß besitzt — das braucht man nicht erst auszusprechen.

Nun verstaute Dan eine Handvoll grüne Dollarscheine in der linken Hintertasche seines Ueberkleides. Die halbe Taxe. Für den Fall, daß es schief gehen sollte, schob er die andere Hälfte in die Tasche gegenüber. Nun war er gerüstet — aber froh war er ganz und gar nicht.

Sollte es ganz schief gehen, so würde er sich mit gestottertem Englisch auf ein Mißverständnis hinausreden. Den dummen Bohunk (Ausländer) spielen. Und da der Kondukteur gewiß ein gutes Musikgehör für das Klingende haben mußte, steckte Dan einen weitem Schein in einer weitem Tasche bereit. Ein kürzeres oder auch längeres Gespräch mit dem Manne würde ja an sich nicht auffallen. Frühen kommt es oft vor, daß einer seine Fahrkarte erst im Zuge löst. „Wer ohne gültigen Fahrausweis betroffen wird, verfällt in eine Buße von...“ — dieser Satz steht nicht im kanadischen Bahnreglement.

Was zu tun wäre, wenn es noch anderwie schief ginge, das mußte sich Dan noch überlegen. Für alle Fälle. Längst faufte der Zug durch die endlosen Wälder. Angekrenzt suchte Dan nach möglichen Varianten des Schiefgehens — da war er schon da: ein kleiner, untersehter Mann; sah nach häuslichem Mergel und zeitweiligen Magenverstimmungen aus. —

„Ticket, please!“ wiederholte er mechanisch. Dan hielt ihm in schüchtern gekrümmter Hand den Kasson hin, sich gleichzeitig noch etwas tiefer in die Ecke duckend. Der Kondukteur beugte sich vor — jetzt tat er einen verblüfften Ruck und knurrte: „What the hell?“

Nur um alles ruhig bleiben — systematisch vorgehen... feuchte es in Dans Magenregion. Programmnummer zwei: die niedergeschriebene Erläuterung. Der Eisenbahnmannsch schien noch immer nicht zu begreifen. Er riß die Augen auf, daß sie fragten: „Was Ruckduds ist denn bei Ihnen los?“

Sollte Dan vielleicht... Nein, noch war nicht alles verloren. Mit dem Lächeln des seiner Sache Sichern murmelte er: „Well... just ask the Negro!“

Fragen Sie doch bloß den Neger!

Gott sei Dank, der Kondukteur ging weiter. In Dans hämmerndem Gehirn versuchte der Gedanke tröstend obenauf zu kommen, Mister Giwela könne ihn doch nicht angeführt haben. Giwela hätte es gesagt, also müßte es stimmen.

Aber schwer legte sich das begangene Unrecht — oder war es feins? — auf Dans Gemüt. Eisigläuerlich kam es die Brust herauf. Verwünschtes Land! Alle Hoffnungen hast du mir scheitern gemacht — jetzt womöglich hier noch Scherereien!

Die erste Station — dort stand ein Polizist, ein besonders stattliches, gutgewachsenes Exemplar seiner nützlichen Gattung... Der Kondukteur stieg nicht aus. Dan sog nervös an seiner Pfeife. Mit einem heftigen Ruck, daß alles klirrte — die amerikanischen Bahnwagen haben eben keine Buffer — zog die Lokomotive wieder an.