

Einmal mit Motorrädern
den höchsten Berg
Amerikas (7035 Meter)
besteigen. Einmal
den Aconcagua rauf und
runter – nicht
mehr und nicht weniger
hatten sich fünf
Spanier mit ihren zwei
Bultaco „Sherpa“
T 350 vorgenommen. Was
man ihnen unten
nicht sagte: Daß da oben
Schnee-Orkane toben

Ein Beitrag von
Jaume Llansana (Text),
Josep Bou (Fotos)



DER

GIPFEL

Abenteuer in den Anden. Der Weltrekord am Aconcagua



Fertig. Vergaser-Düsen kann man austauschen. Lungen nicht.



Wo sogar für die Maultiere endgültig Schluß ist, ging es für die Spanier erst richtig los. Am wenigsten machten ihnen die Maschinen zu schaffen – am meisten Luftmangel

Die Mannschaft:
Jaume, Juan,
Pep, Santi und
Josep (v.l.)
in der Berghütte
Plaza de Mulas
Superior. Rechte
Seite: Die in
6800 Meter Höhe
zugeschneite
Bultaco Sherpa



In Sicherheit. 2000 Meter höher gibt's erfrorene Füße



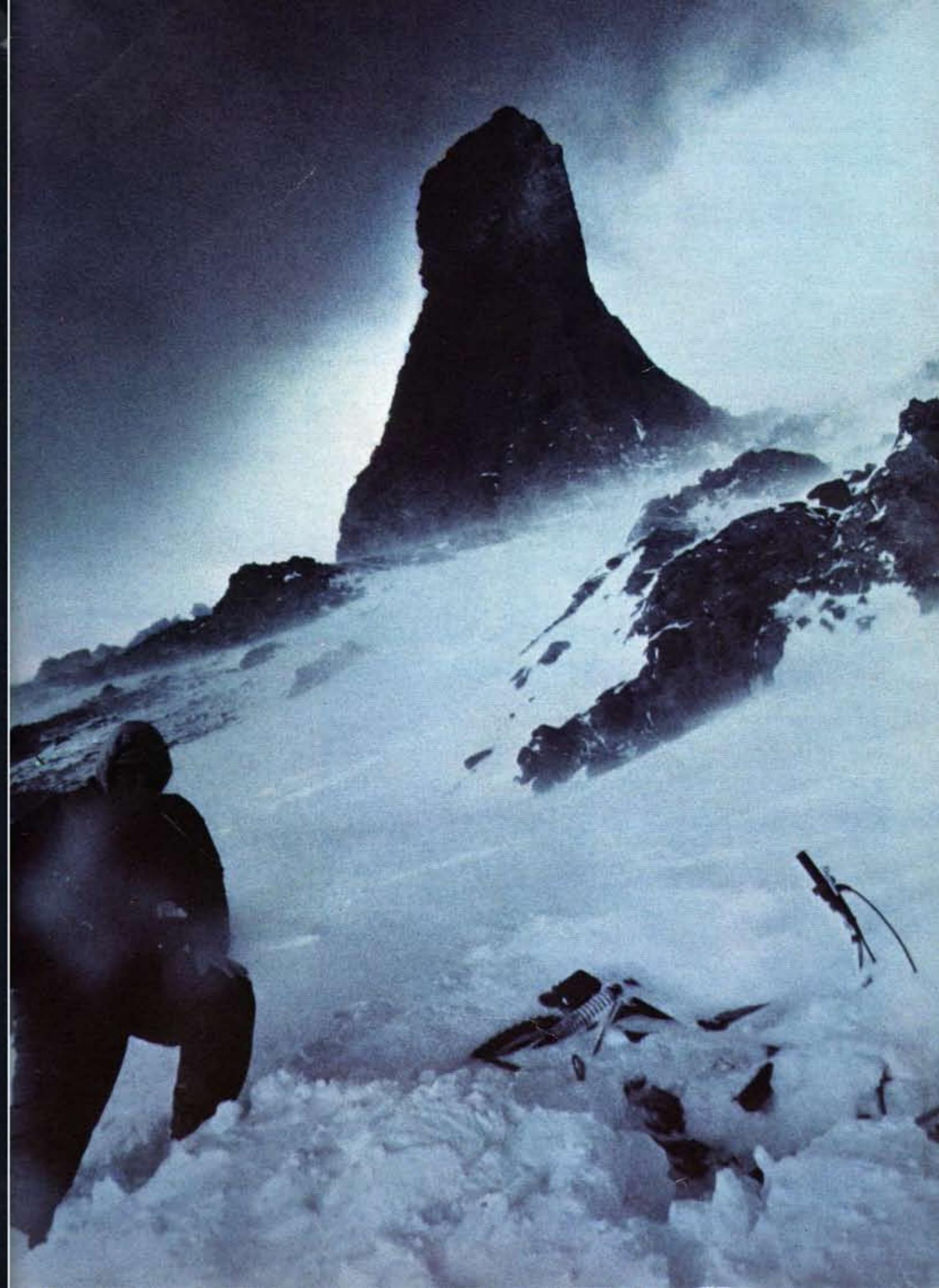
Puente del Inca, eine Garnisonsstation an der Grenze zwischen Argentinien und Chile, 2800 Meter hoch. Es ist der 4. Januar, sechs Uhr morgens, und draußen ist die Hölle los. 20 Soldaten versuchen zehn Maultiere zu beladen. Die Schlacht tobt bis elf Uhr dreißig, dann endlich haben die Soldaten gewonnen und zehn Zentner Ausrüstungsmaterial fest verzurr. Unsere Expedition kann beginnen. Gegen 22 Uhr desselben Tages, 1300 Meter höher, in der Berghütte am Plaza de Mulas Interior. Die Tür wird aufgerissen. Im heulenden Gebirgswind steht ein gestikulierender Franzose, zeigt mit einem Arm immer wieder in die finstere Nacht und schreit: „Zwei Motorräder, hier sind zwei Motorräder!“ Stimmt. Doch welcher Bergsteiger würde da nicht überschnappen? Auf dem Aconcagua, dem höchsten Berg Amerikas (7035 m), stehen 4100 Meter über dem Meeresspiegel, am Rande von Schneezungen, zwei Motorräder. Einfach so.

Na ja. Ganz so einfach nun auch wieder nicht. Klar hat es Leute gegeben, die uns fragten, was das Ganze denn eigentlich soll. Und natürlich meinten manche: „Ihr seid doch verrückt!“ Nun – jedenfalls sind wir nicht verrückter als die Figuren, die Weltrekorde im Weitspucken, Biertrinken oder Autoschieben aufstellen. Im Ernst. Was uns anbelangt, sieht die Geschichte einfach so aus: Wir wollten mal sehen, wie hoch man kommt – und zwar mit dem Motorrad. Aber nicht etwa in der Art, daß wir uns ein Flug-

zeug chartern und dann die Maschine über dem Gipfel des Mount Everest abwerfen. Wir wollten das Motorrad schon selbst an die Kandare nehmen, mal ausprobieren, was wir und zwei Bultaco Sherpa T 350 tatsächlich auf dem Kasten haben.

Also welcher Berg? Wir setzten folgende Prioritäten: Höhe, Befahrbarkeit und entsprechende Voraussetzungen für diese Expedition im betreffenden Lande selbst. Wir telefonierten, wälzten Karten, schrieben, strichen durch, hakten ab und entschieden uns schließlich für den Aconcagua. Erstens erfüllte er die von uns gewünschten Bedingungen am ehesten. Und zweitens waren wir noch nie in Argentinien.

Sieben Tage vor Weihnachten. Wir stehen auf dem Flugplatz von Buenos Aires und schwitzen uns zu Tode. Aber nicht wegen der Außen-, sondern wegen der „Innen-temperatur“. Um im 20-Kilo-Gepäck-Limit zu bleiben, waren wir gezwungen gewesen, schon zu Hause, in Spanien, gewisse Arrangements vorzunehmen. Das bedeutet: Jeder von uns trägt einen dicken Mantel, eine dicke Jacke, zwei dicke Pullover, dicke Socken. Wir sehen aus wie Walzen. Bloß weg von hier. Aber so schnell geht das nicht. Wir müssen noch einen Lastwagen anmieten und erstmal zehn Zentner Cargo verladen – bestehend aus den beiden demontierten Bultaco plus Zubehör- und Ersatzteilen, Bergsteigerausrüstungen, Medikamenten, Foto- und Filmmaterial. Es dauert Stunden. Aber immerhin. Den ersten Leistungstest bestehen wir. Und der Sportarzt Dr. Fernando Hernandez scheint uns nicht belogen zu ha-



ben, als er uns „tauglich“ schrieb. Wir haben noch genug Kraftreserven, um 1100 Kilometer nach Westen zu fahren. Nach Mendoza, der Stadt am Fuße des Aconcagua, unserem Startplatz.

Zu unserer großen Überraschung werden wir erwartet und außerdem mit den rätselhaften Worten begrüßt: „Da seid ihr ja wieder mit euren Motorrädern.“ Wieso wieder? Des Rätsels Lösung: Ein knappes Jahr zuvor hatten sechs Franzosen mit den gleichen Maschinen versucht, die „Schildwache aus Stein“ (was das Quichna-Indianer-Wort „Aconcagua“ bedeutet) zu erklettern. Sie schafften 4400 Meter. Wir fünf sehen uns an... Wäre doch gelacht, wenn wir nicht wenigstens 4401 Meter schaffen würden.

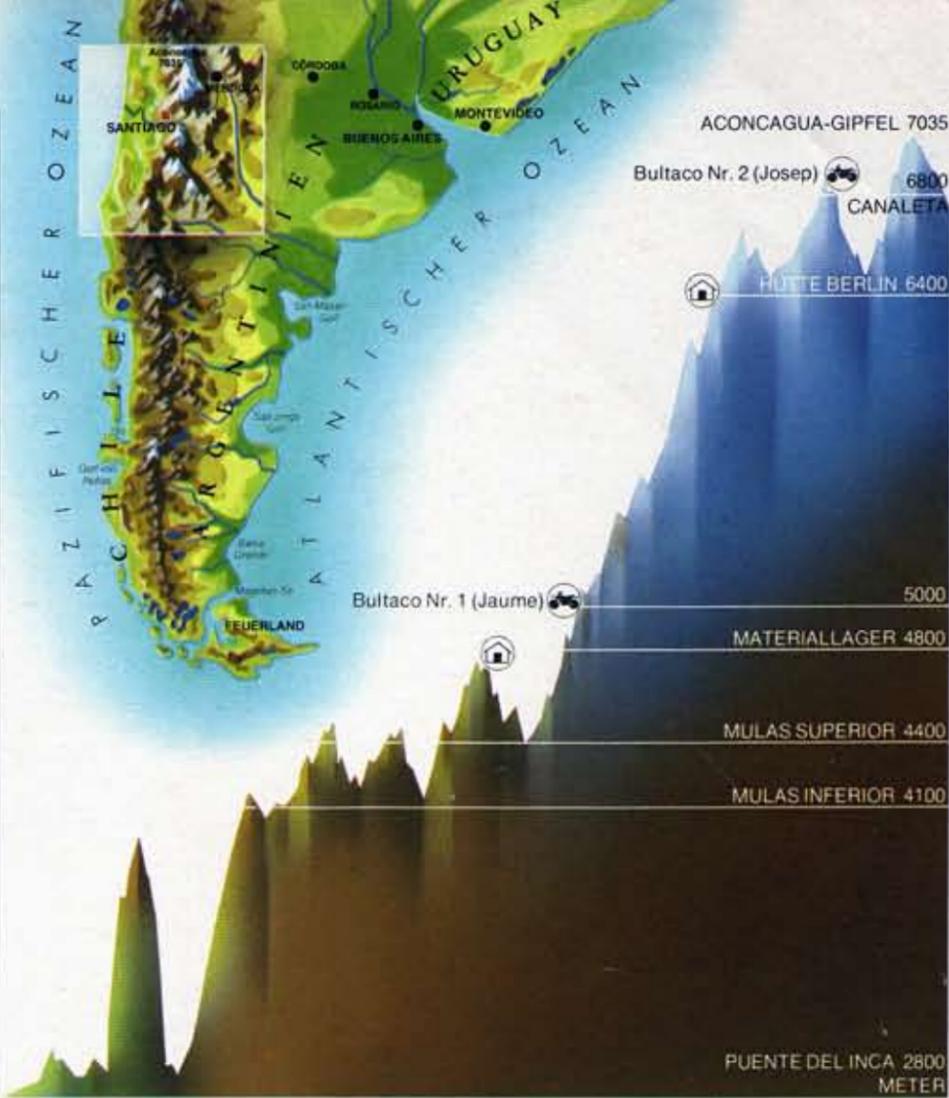
Die nächsten Tage haben wir alle Hände voll zu tun. Unser Mechaniker Juan Comellas (22) montiert die Trial-Maschinen. Die einzigen Besonderheiten an den zwei ansonsten total serienmäßigen Sherpas: Die eine Bultaco läuft hinten auf Dunlop-, vorne auf Pirelli-, die andere hinten und vorne auf Michelin-Trial-Reifen. Santi Godo (42), ansonsten Besitzer eines Geschäftes für Büromaterial, fährt nach Puente del Inca und besucht seinen Brieffreund, Major Barrault, den Chef der Skiläufer-Kompanie „Teniente I Francisco Ibanez“. Der Major und seine Mannen wollen uns mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Fotograf Josep „Pep“ Bou (27) schießt sich schon mal ein und trainiert, weder Polizei noch Militärs abzulichten. In General Videlas Argentinien kennt man in dieser Hinsicht noch weniger Pardon als vorher. Unser angehender Akademiker, Josep Maria Llado, bringt derzeit Geld unter die Leute. Für rund 650 Mark kauft er jede Menge Kalorien ein: Mandeln, Nüsse, Käse, Butter, Marmeladen, Tee und Konserven. Proviant. Außerdem trainiert er mit mir auf Geröllhalden und in unwegsamem Gelände Motorrad-Bergsteigen. Wir beide werden fahren. Josep, das „Küken“ von 21, und ich, Jaime, der „Opa“ von 29 Jahren. Ich selbst kümmere mich außerdem um die Vervollständigung unserer Reiseapotheke und arbeite ein bißchen in meinem eigentlichen Beruf. Ich vergleiche die uns vorliegenden Informationen mit den Tatsachen vor Ort. Als Journalist bin ich Recherchieren schließlich gewöhnt. Es scheint keine Probleme zu geben.

Weihnachten liegt längst hinter uns – ein schönes Fest nach guten alten Bräuchen der Gastfreundschaft; wir wurden von Familie zu Familie weitergereicht und bis oben hin mit Feiertags-Delikatessen vollgestopft –, und wir werden jetzt kribblig. Es kann losgehen. Am 29. Dezember ist es endlich soweit.

Ein Militärlastwagen holt uns ab und karrt uns nach Puente del Inca. Wir logieren ein paar Tage in der Kaserne, feiern gemeinsam mit den Soldaten Silvester und versuchen uns zu akklimatisieren. Wir fahren mit den Motorrädern und steigen zu Fuß bis auf 4100 Meter, um uns an Belastungen in der Höhe zu gewöhnen. Wir haben – bis auf den üblichen Luftmangel – keine Schwierigkeiten, was auch ein letzter ärztlicher Test bestätigt. Wir erhalten die endgültige Erlaubnis zum Aufstieg...

Plaza de Mulas Inferior. Da stehen wir nun. Wir beiden Motorradfahrer. Von der Maultierkarawane weit und breit keine Spur. Wo sind bloß die anderen? Wir stellen vor der



Auf dem Weg zum Gipfel des Aconcagua: Hier, auf dieser Geröllpiste, ist Josep noch in guter Verfassung. Oben: Etappen, Hütten und Depots

Hütte als Signale brennende Kerzen auf. Um ein Uhr morgens schließlich erscheint Juan. Er hatte sich verirrt, ließ den Esel stehen, der nicht mehr weiter wollte, und ging mit einer Laterne zu Fuß. Dann kommt Pep, ebenfalls ohne Lasttier und halbtot vor Kälte. Wir erfahren, daß Santi mit den restlichen Soldaten auf halbem Weg ein Wigwam aufgeschlagen hat. Das kann ja heiter werden! In den nächsten beiden Tagen trudeln so nach und nach die Soldaten und die Maultiere ein. Aber nicht alle. Zwei Tiere sind verschwunden, und ein anderes hat sich bei einem Absturz erhängt. Wir haben Lebensmittel und Medikamente verloren. Aber wie uns der Franzose sagt, werden wir in den höhergelegenen Herbergen genug liegengelassene Nahrungsmittel finden. Hoffentlich. Etwas anderes ist dagegen völlig klar. Für die störrischen Biester ist hier Schluß. Wir werden von nun an die Lasten selber schleppen. Etappenweise.

Beim ersten Aufstieg zur 300 Meter höher gelegenen Station Plaza de Mulas Superior bringen wir die Lebensmittel und einen Teil der Hochgebirgskleidung hinauf. Für jeden 15 Kilo, drei Stunden bergauf, eine halbe Stunde bergab. Wir sind zwar keine Maultiere, aber unsere Sachen kommen wenigstens an.

7. Januar. Das Wetter ist gut. Kalt zwar, aber sonnig und klar. Heute werden wir mit den Motorrädern aufsteigen. Vor uns liegt ein besonders schwieriges Stück, die „Cuesta Brava“, ein teilweise 45 Grad steiler Abhang aus loser Erde und feinem Geröll, übersät mit Steinblöcken. Ein höllisches Terrain.

Maultierskelette in einer tiefergelegenen Schlucht machen uns nachhaltig klar, wie endgültig man hier abstürzen kann.

Josep und ich lassen die Maschinen warmlaufen. Dann los – bis zur zweiten Kurve eines Zickzack-Weges. Die Hinterräder stecken im Geröll fest. Anfahren, Gas geben, Gangwechsel, Füße hoch. Nach wenigen Metern haben sich die Maschinen wieder eingegraben. Verschnaufen. Und wieder von vorn. So quälen wir uns zwei Stunden lang. Aber dann haben wir es tatsächlich geschafft. Ohne absteigen zu müssen, ohne fremde Hilfe. Wir fühlen uns wie die Könige. Wir überqueren zugefrorene Flüsse und machen erst Schluß, als mein Hinterrifen schlapp macht. Die Maschinen bleiben im Schutz eines Felsens zurück. Wir steigen zur Übernachtung in die untere Herberge ab.

Bei etlichen Töpfen „Asado“, einem argentinischen Eintopfgericht, feiern wir mit den Soldaten und unseren Freunden den geglückten Aufstieg. Ein erfolgreicher Tag.

8. Januar. Heute ist Klettertag. Wir bringen das restliche Material zur oberen Herberge: 30 Liter Benzin, alle Ersatzteile, persönliche Sachen, den Rest unserer Hochgebirgsausrüstung und auch die Reiseapotheke. Die Spikesreifen mit jeweils 100 Nägeln lassen wir erstmal zurück, da offensichtlich kein Eis vorhanden ist, sondern nur Schneefelder.

Während ich mich diesmal in der Plaza de Mulas Superior ums Abendbrot kümmere, reparieren Juan und Josep Bou den Reifenschaden an meiner Maschine. Sie kommen fix und fertig wieder zurück. Die Anstrengung in dieser Höhe hat sie total ausgelautet. Wir alle fallen wie tot auf die Pritschen, können aber kaum schlafen. Wir leiden immer mehr unter dem Luftmangel.

9. Januar. Wir versuchen uns weiter zu akklimatisieren und bringen Material bis auf 4800 Meter Höhe. Hier hinterlegen wir 20 Liter Benzin, Stoßdämpfer, Kabel, Lenker, notwendiges Werkzeug, um jederzeit einen Platten reparieren zu können. Auch einige Lebensmittel werden deponiert. Beim Abstieg, befreit von den schweren Lasten, achten wir mehr auf die Gegend und suchen die geeignetste Route für die Motorräder.

Juan entscheidet sich, den Düsenstock im Vergaser auszutauschen, da jetzt das Gemisch zu fett wird. Er nimmt kleinere Düsen, um einen einwandfreien Lauf zu erhalten. Der Austausch hat sich gelohnt. Die Motorräder laufen wieder rund. Im weiteren Verlauf der Expedition müssen wir nur noch zweimal auf jeweils kleinere Düsen umrüsten.

10. Januar. Heute ist Ruhetag. Aber wir haben nicht viel davon. Vor unseren Augen rollt eine gespenstische Szene ab, die ziemlich an unseren Nerven zerrt.

Von der Herberge aus sehen wir zwei Personen taumelnd den Berg herabsteigen. Es handelt sich um einen argentinischen Kadetten, 18 Jahre alt, und einen etwas älteren Engländer. Der Engländer hat den „Andenkoller“. Er spricht ohne Zusammenhang, sein Gesicht ist von der Sonne vollkommen verbrannt, seine Beine versagen den Dienst. Der Bericht des jungen argentinischen Kadetten läßt uns die Haare zu Berge stehen: Beim Endspurt auf den Gipfel trennten sich die beiden. Der Junge kam nicht auf den Gipfel. Beim Abstieg, so erinnert er sich, hatte er folgende Vision: „Ich klopfte an die

Tür eines Restaurants, aber keiner öffnete. Dann dachte ich daran, mit einem Taxi zu einem anderen Restaurant zu fahren, aber es fuhr wenig Taxis vorbei, nur eins hielt an, wollte mich aber nicht mitnehmen, da fing ich an, Krach zu schlagen...“ Er hatte sich dann im Schutz eines Felsens erschöpft hingekauert und erwachte erst bei Morgengrauen. In fast 7000 Meter Höhe.

Er weiß sehr gut, daß er normalerweise nicht wieder erwacht wäre. Er hatte Glück, daß so gutes Wetter herrschte. Daß er auf den herumirrenden Engländer traf, war purer Zufall. Aber dieser Zufall rettete ihm und diesem Mann das Leben.

11. Januar. Wir verlassen Plaza de Mulas endgültig und beginnen den Aufstieg zur Herberge Berlin (6400 m) mit den Motorrädern. Eine neue Steigung, nicht so stark wie an der „Cuesta Brava“, aber die Bodenbeschaffenheit ist identisch. Das größte Problem ist unser Gepäck. Die Rucksäcke behindern die Atmung, und man verliert das Gleichgewicht. Bei den schwierigsten Stellen können wir Fahrer nicht gleichzeitig die Maschine und den Rucksack hochbringen. Das heißt dann: Rucksack hinlegen, die Maschine soweit wie möglich hoch, abstellen, hinunter, den Rucksack holen, dann ausruhen. Und das Ganze oft mehrmals hintereinander.

Besonders kritisch wird's beim Überqueren von Schneefeldern mit starkem Gefälle. Unsere Freunde bilden dann eine Sicherheitskette, damit sie uns bei dem kleinsten Ausrutscher abfangen können.

Josep und ich nehmen mit den Sherpas das rutschige Gefälle auf großen Umwegen in Angriff. Wir steigen langsam im Zickzack auf, müssen uns mehrere Male mit den Beinen fest abstützen, um mit den Motorrädern weitergehen zu können. Der Boden wird schlechter, er ist lockerer und erschwert das Vorwärtsgen. Ich bleibe zurück. Langsam wird es Nachmittag, wir dürfen keine Zeit mehr verlieren. Ich lasse meine Sherpa stehen und bringe mein Gepäck zu Fuß zu den anderen.

Bei Anbruch des Abends kommen wir beim „Portozuelo Manso“ (5200 m) mitten in einem leichten Schneeregen an. Wir bauen unsere isothermischen Zelte auf, essen zu Abend und versuchen, auszuruhen. Diese verdammte Schlaflosigkeit!

12. Januar. Das Atmen wird immer schwerer, wir müssen immer öfter ausruhen, jeden fünften oder sechsten Schritt. Wir müssen ganz langsam gehen. Josep kommt mit seinem Motorrad nicht so schnell voran, wie er gerne möchte. Wenn die Maschine feststeht, wirft er sich nach vorne, was ihn stark ermüdet.

Gegen 16 Uhr sind wir auf 6400 m. Natürlich ohne Motorrad. Das haben wir wieder zurückgelassen. Versteckt hinter Felsen liegen hier oben drei Herbergen: Berlin (erbaut von Deutschen), Plantamura und Libertad (noch vor kurzem trug sie den Namen „Eva Peron“... bis zu dieser Höhe wurden die Säuberungen durchgeführt). Von den drei Herbergen können aber nur zwei benutzt werden. Eine ist mit Schnee und Eis gefüllt. Sie ist der Kühlschrank, in dem alle nur denkbaren Lebensmittel in ausgezeichnetem Zustand aufgehoben werden.

Wir dürfen uns nur wenige Tage hier aufhalten, da eine Erholung fast unmöglich ist. 13. Januar. Wir steigen wieder zu Joseps

Maschine ab. Wir werden uns jetzt auf diese eine Sherpa konzentrieren. Jeden Morgen zur Maschine absteigen, dann sehen, wie weit wir kommen, zur Übernachtung aufsteigen, am nächsten Morgen wieder absteigen...

Josep muß sich sehr anstrengen, was ihm auch anzumerken ist. Er kann keinen großen Vorstoß machen, ihm fehlt Luft, er erstickt fast. Ununterbrochen hört er in seinem Kopf ein leichtes Tam-tam, seinen Pulsschlag. Aber allmählich rückt er vor. Zusammen mit einigen Argentinern aus der Hütte bahnt Santi den Weg und erwartet uns. Juan und ich begleiten Josep, zeigen ihm den besseren Weg und beobachten ihn. Pep läuft hin und her und fotografiert. Nachdem eine lange schneebedeckte Strecke mühsam überwunden ist, lassen wir das Motorrad in 6600 m stehen, gut geschützt, und kehren zur Herberge zurück. Gerade rechtzeitig vor Einbruch der Dunkelheit.

Wir sind alle mehr als müde. Ich schlucke Schlaftabletten. Ich muß endlich schlafen.

14. Januar. Bei Tagesanbruch geht es wieder bergauf, sehr langsam. Wir brauchen diesmal drei Stunden bis zum Motorrad. Josep steigt auf – und gleich beim ersten Mal springt die Sherpa an. Meter um Meter geht es höher. Das Hinterrad rutscht, es versinkt und steckt fest. Ausruhen und erneut versuchen. Josep hilft mit den Beinen nach, und mit seinem Körper drückt er das Motorrad weiter. Er ist ständig am Rand der totalen Erschöpfung. Wenn er weiter kommt, atmen wir auf. Jedesmal, wenn er vor Müdigkeit erschöpft anhält, schweigen wir und warten. In 6700 Metern taucht eine schwierige Steigung auf, die gefährlichste. Ein enormer Schneehang mit viel Gefälle. Er muß seitlich und über Stellen mit weniger Schnee genommen werden. Es gibt nur eine Schwierigkeit: Fünf oder sechs Meter unterhalb der ausgesuchten Route öffnet sich ein furchterregender Abgrund. Jetzt wirft jeder dem anderen vor, nicht an das Seil gedacht zu haben. Wer hier abrutscht, ist wirklich verloren.

Zunächst markieren wir den Weg, indem wir den Schnee festtreten. So erhalten wir eine Art Pfad. Dann geht es folgendermaßen weiter: Ich arbeite mich langsam mit dem Pickel voran, unterhalb von Josep, um ihn seitlich zu stützen, falls notwendig. Von hinten sichert Juan. Es glückt. Wir atmen auf. 6800 Meter. Vor uns der Hang zum Steilstück „Canaleta“. 200 Meter über uns ist der Gipfel. Wir können das Kreuz sehen, das die Nordspitze des Aconcagua in 7035 Meter krönt.

Wir greifen die „Canaleta“ an. Der Boden bietet keinen Halt, und das Motorrad versinkt. Josep kann einfach nicht mehr. Wir kehren um, lassen das Motorrad am Fuß der „Canaleta“ stehen und beginnen mit dem Abstieg.

Kurze Zeit später zeigen sich dann die Folgen dieser Kraftanstrengung. Santi und Josep werden von einer leichten Ohnmacht befallen, ihre Beine knicken ein. Wir helfen ihnen beim Absteigen. Die Nacht ist herein gebrochen, und wir sehen den Weg nicht mehr. Pep geht bis zur Herberge und kehrt mit Laternen zurück. Endlich sehen wir die Hütten. Wir torkeln von einer zur anderen. Beide sind voll von schlafenden Menschen. Auch gut. Wo und wie wir können, lassen wir uns fallen. Schlafen und nichts als schlafen.

15. Januar. Ruhetag. Die Nacht war miserabel, wir sind alle noch sehr erschöpft. Den ganzen Tag über bleiben wir liegen, trinken, was uns zwischen die Finger kommt, und essen nur wenig. Die phantastische Aussicht lenkt uns ein bißchen ab. Gigantisch – man sieht nur die Gebirgsketten der Anden. Im Westen, vom Pazifik her, steigt Nebel auf und kommt auf den Aconcagua zu, wird aber hier sofort vom Nordwind vertrieben. Auf diese Art kann sich das Wetter halten. Nur... wie lange?

16. Januar. Bei Tagesanbruch stehen wir auf, um wieder einmal bis zum Motorrad aufzusteigen. Vielleicht geht's doch noch höher. Als wir es erreicht haben, sagt Josep, daß es keinen Zweck hat. Okay. Wir steigen wieder ab. Es macht nichts, wir haben ja Zeit. Um uns richtig zu erholen, gehen Josep und ich tiefer hinunter – erstmal zur Herberge Plaza de Mulas Superior und später dann zur Plaza de Mulas Inferior, von wo wir vor acht Tagen aufgebrochen sind.

In der Zwischenzeit versuchen Pep, Santi und Juan, den Gipfel zu Fuß zu erreichen. Sie kommen bis zum Motorrad und steigen weiter über den „Canaleta“. Jetzt beginnt ihr Martyrium. Die Steine geben unter dem Druck der Hände oder Füße nach, und ein Abrutschen ist unvermeidlich. Sie steigen einen Meter höher, und mit ein bißchen Glück rutschen sie nur einen halben Meter wieder runter.

Aber sie kommen bis auf 6950 Meter. Es fehlen nur noch 50 Meter.

Juan hat Aussetzer. Er sieht sonderbare Dinge, ihm erscheint undeutlich ein Mann in schwarzer Kleidung – in einer Art schwarzem Taucheranzug, wie ein Astronaut –, der seitlich an einem Felsen lehnt. Die drei sind klug genug und entscheiden sich schleunigst für den Abstieg.

Sie verbringen jetzt die fünfte Nacht in der Herberge Berlin.

17. Januar. Santi, Juan und Pep steigen ebenfalls ab. In 5000 Meter Höhe werden sie vom ersten Schneesturm mit Blitz und Donner überfallen. Sie werfen die Eispickel weg und schaffen es – manchmal auf allen vieren – bis zur Plaza de Mulas Superior. Ein Süppchen von freundlichen Mitmenschen – und weiter bergab. In der Plaza de Mulas Inferior sehen wir uns wieder. Die Gruppe ist komplett.

Heute ist Mondwechsel. Das Wetter könnte umschlagen...

18. Januar. Das Unwetter ist da. Wir überlegen, ob uns nicht vielleicht doch die Esel nützlich sein könnten, mit denen gerade eine andere Expedition ihr Material transportieren läßt. Sie könnten uns so hoch wie möglich tragen, und wir würden ausgeruhter bei der Maschine ankommen. Nun – es gelingt uns, wenigstens für den Fahrer einen Maulesel zu erhalten, der ihn bis auf 5400 Meter bringen soll. Aber von „höher hinauf“ ist jetzt nicht mehr die Rede. Vielmehr entscheiden wir, uns zu trennen.

Juan und ich wollen meine Maschine in 5000 Meter holen und dann absteigen, bis Puente del Inca. Santi, Pep und Josep holen die andere auf 6800 m Höhe.

19. Januar. Das Unwetter zwingt uns und die anderen Bergsteiger, den ganzen Tag in der Herberge zu verbringen. Ein schöner Tag. Der Mate-Tee kreist und Geschichten vom Aconcagua gehen um. Die Liebesgeschichte von dem Mädchen, das noch im

Tod ihren erfrorenen Geliebten umarmte. Die seltsame Geschichte über den nord-amerikanischen Professor, der an einer Lungenentzündung starb, bevor er seine neue Akklimatisierungs-Technik demonstrieren konnte – mit nacktem Oberkörper den Berg zu ersteigen. Geschichten über Japaner, die lieber einen Finger verlieren, als den Gipfel nicht zu erreichen. Und über den Franzosen, der aus 6800 Metern mit Deltaflügeln absprang und sich nur ein halbes Dutzend Knochenbrüche holte.

20. Januar. Da das Unwetter etwas nachgelassen hat, steigen Juan und ich auf, um das Motorrad aus 5000 Meter zu holen. Der Abstieg mit der Maschine ist viel bequemer, aber trotzdem nicht weniger gefährlich, ja vielleicht sogar noch schlimmer. Denn auf dem lockeren Boden könnten die Bremsen nicht verzögern. Aber es klappt.

Juan bringt gleich noch Material aus der Herberge Plaza de Mulas Superior mit. Wir bereiten alles vor, um nach Puente del Inca abzusteigen. Morgen werden wir genug Maulesel haben. Wir lassen nur das unbedingt Notwendige für den letzten Aufstieg hier.

21. Januar. Ich mit dem Motorrad, Juan auf einem Maulesel und vier Soldaten mit acht Lasteseln steigen ab. Es gibt kaum Probleme, nur ich nehme ein Bad beim Überqueren eines Flusses. Großer Bahnhof in der Garnison von Puente del Inca. Wir sind der Mittelpunkt. Ihren Berg mit Motorrädern besteigen. So was Verrücktes.

22. Januar. Pep und Santi steigen mit einem Feldwebel und drei Kadetten auf. Das Wetter verschlechtert sich rapide, es fällt dichter Schnee – und dann erscheint die schlimmste Warnung: der „Pilz“. Der obere Teil des



Wurden nicht gebraucht beim Aufstieg: Die Spikes- und Trialreifen, die Santi in 4800 Meter für alle Fälle fest verzurrt

Aconcagua wird von einer großen Wolke bedeckt, und die Spitze bleibt unsichtbar.

Sie halten sofort an, etwa 5400 Meter hoch, um sich unter Zelten vor dem Unwetter zu schützen. Die Kälte dringt durch und durch. Ihre Füße drohen zu erfrieren. Sie müssen sie ständig bewegen und massieren. Ein Kadett steigt ab, als er feststellt, daß seine Füße Frost abbekommen haben.

23. Januar. Pep und der Feldwebel Fabro haben eine fürchterliche Nacht hinter sich. Die Kälte. Der Feldwebel entscheidet sich für einen schnellen Abstieg. Seine Füße sehen gar nicht gut aus.

Mittags kommen, auf Mauleseln sitzend, Josep, ein Leutnant und ein Eseltreiber.

Das Wetter wird immer schlimmer. Der Schnee deckt den größten Teil des Weges zu, und die Kälte greift wütend an. Die Militärs schlagen die Rückkehr vor. Der Leutnant steigt auch mit seinen Kadetten ab. Pep, Josep und Santi machen jedoch weiter. Nächstes Ziel: die Herberge Berlin.

24. Januar. Die Herbergen auf 6400 Meter sind voll mit Lebensmitteln. Doch niemand ist in der Nähe. Alle sind wegen des Wetters abgestiegen. Die drei verbringen die meiste Zeit in der Herberge und warten auf den idealen Augenblick für den Aufstieg. Die Schneedecke wird immer dichter.

25. Januar. Aufbruch zum Aufstieg um 0 Uhr. Überall Schnee, ungefähr 50 bis 60 cm hoch. Das Gehen ist sehr mühsam. Je höher sie kommen, um so schlechter wird das Wetter. Nach einer Stunde ist Schluß. Wieder in diese Herbergen-Kiste.

26. Januar. Erneuter Aufbruch um 0 Uhr. Das Wetter scheint sich gebessert zu haben. Josep und seine Gefährten müssen auch alles möglich machen. Denn bessere Wetterbedingungen wird es erst im Sommer geben. Zäh und mühselig geht der Aufstieg voran. Pep beschwert sich über Kopf- und Beinschmerzen. Er muß absteigen.

Der Zustand von Joseps Füßen verschlimmert sich. Santi massiert ihm die Füße. Der gefährlichste weiße Wind kommt auf, Körnerschnee, mit einer Geschwindigkeit bis zu 150 km/h. Mit zugewickelten Gesichtern quälen sich Josep und Santi vorwärts. Die Temperatur schwankt um 30 Grad unter Null. Es ist sehr schwierig, die Maschine zu finden, denn nur die Lenkstange schaut noch zwei Zentimeter aus dem Schnee. Aber sie haben es geschafft. Santi, mit Haaren wie Eiszapfen, und Josep mit einem fast erfrorenen Fuß, müssen hart arbeiten, um die Sherpa aus dem Schnee zu ziehen. Aufnahmen können kaum gemacht werden, da sich der Film im Fotoapparat verwickelt hat. Vermal startet Josep die Bultaco, die jetzt seit zwölf Tagen in einer Höhe von 6800 Metern im Schnee steht – dann springt die Maschine an...

★

Um mal ganz ehrlich zu sein: Obwohl wir so gut vorbereitet und ausgerüstet waren, glaube ich, daß keiner von uns fünf allen Ernstes daran gedacht hatte, mit einem Motorrad solch eine Höhe zu erreichen. 6800 Meter! Nachdem wir alle wieder glücklich in Gegenden gelandet waren, in denen man normal atmen kann und wir endlich mal die Muße fanden, über das, was wir da veranstaltet hatten, nachzudenken und zu reden, kam uns diese ganze Geschichte immer unwahrscheinlicher vor. 6800 Meter. Ein Wahnsinn? Ein einmaliges Erlebnis!